LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 2 FEBBRAIO 1937 - XV E. F.

Wilhem Schreuer - "IL PRANZO"

L'olio d'oliva **Dante,** prodotto d'olive fresche e sane, è ricco di vitamine. Si vende solo in recipienti originali e sigillati: non si vende mai sciolto. Tutti i buoni negozi sono provvisti d'olio d'oliva **Dante** e lo vendono a buon mercato.

Giacomo Costa fu A. - Genova

CAMPARI

DAMOUR EDITIONS

UFFICIO PROPAGANDA DAVIDE CAMPARI & C. - MILANO

lo zucchero è l'alimento
che aiuta l'atleta nelle
sue prove più
ardite.

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 2
FEBBRAIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

Italia e Colonie **L. 20,50** (Estero **L. 40,50**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

TURISMO

Il primo rapporto dei Presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo.

I molteplici interessi che sono intimamente collegati col movimento turistico hanno trovato in regime fascista un solenne riconoscimento, mediante la costituzione della Direzione Generale per il Turismo, come organo dapprima del Sottosegretariato e quindi del Ministero per la Stampa e la Propaganda. Dalla sua costituzione, molte iniziative sono state promosse a favore del turismo, sia nazionale che estero, specie di quest'ultimo, mediante le facilitazioni ferroviarie, i buoni-benzina, i buoni-albergo, l'intensa e ben organizzata propaganda. È in grazia di questa sapiente e tenace organizzazione, che il turismo italiano potè superare senza gravi perdite il difficile periodo delle sanzioni, e che nel secondo semestre del decorso anno 1936, potè realizzare una ripresa di traffici che contribuiva in misura considerevole alla vittoria della bilancia economica nazionale, diventata attiva pure attraverso tante difficoltà.

Ma se all'estero la Direzione Generale per il Turismo potè conseguire un così pronto successo, mettendo in valore le immense possibilità turistiche d'Italia, all'interno il suo compito di propulsione e di coordinamento si presentava più arduo. Esso doveva tendere ad un progresso effettivo del patrimonio recettivo e turistico nazionale; cioè al rinnovamento degli alberghi e al loro sorgere dove se ne verificasse la necessità, all'organizzazione dei servizi civili e sanitari nelle località che offrissero qualche interesse di soggiorno, al sorgere di stabilimenti sanitari nelle località di cura, al progresso delle strade e dei servizi di comunicazione, all'organizzazione degli svaghi e delle manifestazioni d'ogni genere, religiose, artistiche, culturali, sportive, commerciali, che sono i veri motivi del turismo. Per l'attuazione di questo vasto programma, che interessa così profondamente e integralmente la vita del Paese, la Direzione Generale per il Turismo doveva creare tutta una organizzazione periferica, alla quale trasmettere l'impulso delle sue iniziative, e che facesse da tramite fra l'organizzazione centrale e il territorio nazionale, chiamato a questa poderosa opera di rinnovamento e di progresso. Di qui il piano di una organizzazione che deve penetrare in ogni parte del territorio nazionale, per far sentire ovunque l'impulso di una volontà che crea, che rinnova, che coordina. La meta è dunque l'organizzazione locale totalitaria, integrale del turismo; ma per giungere questo risultato, occorreva che in ogni provincia la Direzione Generale per il Turismo creasse un Ente che la rappresentasse e funzionasse da organo esecutivo nell'ambito della sua circoscrizione territoriale. Questi organi esecutivi delle Direzione Generale per il Turismo sono gli Enti Provinciali per il Turismo, ormai costituiti in tutte le Provincie del Regno. Essi rappresentano il più importante passo verso l'organizzazione turistica integrale del Paese. A loro volta essi debbono organizzare il territorio provinciale, studiandone le possibilità, coordinandovi le iniziative, facendosi interpreti presso il potere centrale dei bisogni locali, creando, ovunque esistano possibilità e interessi turistici, delle associazioni o enti amministrativi capaci di dar loro tutto lo sviluppo possibile e conveniente.

Il gran rapporto dei Presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo acquista, dunque, la sua importanza eccezionale per la dimostrazione data del felice compimento di questa prima fase dell'organizzazione turistica totalitaria del Paese. Al rapporto, promosso da S. E. il Ministro per la Stampa e la Propaganda, figuravano tutte le Provincie del Regno rappresentate dai Presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo, unitamente ai Presidenti dei Sindacati Alberghi e ai rappresentanti degli Uffici di Viaggio e dei Lavoratori dell'Ospitalità.

La prima riunione ebbe luogo la mattina del 14 dicembre in Palazzo Marignoli, sotto la presidenza dell'On. Alfieri, Ministro per la Stampa e la Propaganda, e alla presenza del Ministro delle Corporazioni on. Lantini, dei Sottosegretari di Stato on. Bastianini, Buffarini Guidi, Jannelli e Guarnieri, nonchè del Direttore Generale per il Turismo on. Oreste Bonomi, dei Direttori Generali di vari Ministeri, dei Presidenti di Confederazioni, e dei Senatori Gallenga, Brezzi e Mirafiori, di Deputati, fra cui gli on. Pavolini, Moro, Pinchetti, Lo Curcio, Visco, Mendini, Maracchi, Della Bona. Il Segretario del P. N. F. è intervenuto per recare all'importante rapporto il saluto del Partito.

S. E. il Ministro Alfieri ha aperto il rapporto rilevando l'importanza di questo primo raduno dei rappresentanti degli Enti Provinciali con la partecipazione del Segretario del Partito e dei membri del Governo. Illustrava quindi l'importanza economica e politica del turismo considerato come elemento di propaganda per la valorizzazione, al cospetto degli stranieri, dell'Italia fascista nelle sue opere e nella sua potenza imperiale, conquistata sotto la guida del Duce. Fu durante il periodo sanzionista che il turismo potè dimostrare l'importanza della sua funzione politica: « Voi sapete che si diceva, durante le sanzioni, che l'Italia era diventata un Paese morto, che mancavano a noi le materie prime. Si consigliavano i forestieri che venivano in Italia a portarsi la cioccolatta e le gallette, perchè in Italia mancavano anche i generi di prima necessità. Si blaterava sulla stampa straniera tutta quella serie di menzogne, di malevolenze, di bugie che avevano cercato di fare attorno all'Italia un cerchio chiuso, formato da tutta la coalizione delle massonerie e delle plutocrazie mondiali. Ora la testimonianza di uno straniero che possa dire « Io sono stato in Italia e ho constatato questa realtà e ho ammirato questa realizzazione! », vale molto più di un volume scritto o di dieci articoli stampati. Soprattutto durante il periodo delle sanzioni, il Duce, che tutto vede e a tutto provvede, spesse volte, durante i rapporti quotidiani, che io ho l'onore di avere con Lui a Palazzo Venezia, chiedeva: — Come va il turismo? ».

S. E. Alfieri accennava quindi al movimento turistico nel suo aspetto interno, turismo che, per merito specialmente dell'azione e delle direttive del Segretario del Partito, è diventato possibilità di tutte le categorie sociali. Nel ricordare l'attività del turismo durante il periodo sanzionista, il Ministro rivolge al Direttore Generale per il Turismo, on. Bonomi, il suo vivo elogio per avere predisposto e organizzato tutto il vasto, complesso lavoro, dal quale il movimento del turismo nazionale ha tratto gli elementi della sua affermazione vittoriosa.

Passando a considerare i compiti dell'organizzazione periferica del turismo, il Ministro esortò i Presidenti a riunire subito e a far vivere questi Enti Provinciali cui spetta il compito di organizzare, armonizzare, disciplinare quelle manifestazioni turistiche che rispondano alle tradizioni e alle condizioni specifiche locali, e che abbiano un carattere di periodicità ricorrente, in modo da costituire una vera caratteristica locale. Questo compito gli Enti Provinciali potranno svolgere solo in

virtù di stretti rapporti che dovranno mantenere con tutti gli enti cittadini e con le Pro-loco. E concludendo, affermava che tutti coloro che sono chiamati a dare la loro attività al turismo devono avere sempre presente il principio che ogni manifestazione in questo settore deve essere intesa solo al servizio della Patria.

Salutato da un caldo applauso, prende quindi la parola S. E. Starace, il quale, come Segretario del Partito e come Presidente del Dopolavoro e del C.O.N.I., porta il suo saluto e afferma l'importanza del movimento turistico, esprimendo il suo accordo col Ministro per la Stampa e la Propaganda, con il quale stretti e cordiali e costanti sono i rapporti di collaborazione. All'On. Bonomi, S. E. Starace rivolgeva il suo plauso per lo spirito agile e dinamico col quale dirige l'importante attività nazionale. Il Segretario del Partito concludeva dicendo che il movimento turistico può contare, come per il passato, sull'appoggio e la collaborazione del Partito.

L'importanza del turismo agli effetti economici e in particolare nei confronti della bilancia dei pagamenti fu affermata da S. E. Guarnieri, Sottosegretario per gli scambi e le valute.

Seguiva la relazione dell'on. Bonomi, Direttore Generale per il Turismo, il quale rivolgeva il suo ringraziamento ai camerati on. Lo Giudice e Lo Curcio per la collaborazione data dalle loro organizzazioni sindacali corporative al movimento turistico, e all'on. Pinchetti, Presidente della Federazione Nazionale Alberghiera. Soprattutto ricordava l'opera svolta a vantaggio del turismo da S. E. Galeazzo Ciano, il quale, come primo Ministro per la Stampa e la Propaganda, ha dedicato a questa attività la sua illuminata opera di inquadramento e di valorizzazione. Quindi l'on. Bonomi ha accennato ai compiti degli E. P. T. nel campo alberghiero per la vigilanza sugli stabili ad uso alberghiero, per la classifica degli alberghi. Quindi metteva in rilievo il contributo che il turismo si attende dagli artisti italiani che possono collaborare efficacemente alla valorizzazione del turismo nazionale. Anche la cinematografia è stata chiamata al servizio della propaganda turistica, e l'on. Bonomi ha illustrato i principi direttivi che regolano questa attività, che sarà potenziata al massimo e che richiede l'impiego di energie giovani, intelligenti, capaci e realizzatrici. Accennato quindi a varie questioni particolari, l'on. Bonomi precisava i compiti che spettano al turismo nella preparazione e realizzazione della Esposizione Universale del 1941, nella quale l'Italia di Mussolini dovrà segnare le tappe del suo progresso e della sua civiltà.

Nella discussione pomeridiana hanno preso la parola il Sen. Gallenga, Presidente dell'Ente Provinciale per il Turismo di Roma, esprimendo il desiderio di vedere meglio precisata la figura giuridica degli E. P. T., il Sen. Mirafiori, il Comm. Pagano della Confederazione dei Commercianti, l'on. Mendini di Trento, il Federale di Zara, il Sen. Brizzi di Alessandria, i rappresentanti di Lucca, Lecce, Cosenza, Torino, Genova, Potenza, Teramo, Foggia, Como, Ferrara, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Vicenza, Gorizia, Belluno, Perugia, Imperia. Il Comm. Puccetti, Direttore dell'O. N. D., parlava della collaborazione che i Segretari Provinciali dell'O. N. D. sono tenuti a dare al movimento turistico interno, e l'On. Pinchetti affermava la necessità della collaborazione fra gli E. P. T. e i Sindacati Provinciali Alberghi.

Terminati così i lavori della prima giornata del rapporto, i partecipanti ebbero l'ambitissimo premio di poter essere ricevuti dal Duce. Quando il Duce, accompagnato dal Ministro per la Stampa e la Propaganda e dal Direttore Generale per il Turismo, è entrato nel salone delle Battaglie, dove erano schierati i Presidenti degli E. P. T. e i Presidenti dei Sindacati Alberghi, si è levato una fervida ovazione. L'on. Alfieri, nel presen-

tare i convenuti al Duce, ha riassunto i lavori svolti durante l'odierno rapporto ed ha affermato che i dirigenti del turismo italiano sono fieri del compito loro affidato dal Regime e dell'importanza che tale attività ha assunto nel complesso della vita politica, economica e sociale della Nazione.

Il Duce, dopo aver rivolto ai convenuti parole di simpatia, ha fissato le direttive del turismo italiano, mettendo in rilievo la sua funzione ai fini della bilancia dei pagamenti. Osservando che non tutte le Provincie possono aspirare ad avere correnti di turismo a carattere internazionale, ha dichiarato che d'altra parte non deve essere trascurato il turismo interno. Rivolgendosi ai rappresentanti degli albergatori, egli ha particolarmente raccomandato che nulla sia trascurato perchè agli stranieri sia preparato un ambiente accogliente e piacevole, che renda loro gradito il soggiorno in Italia. Invitando i presenti ad intensificare la loro attività in modo che venga in Italia il maggior numero di forestieri, i quali potranno essere — contro le bugie e le malvagità — i testimoni della reale situazione italiana, ha rinnovato ai convenuti parole di elogio.

Le parole del Duce sono state accolte da altissime acclamazioni, che si sono rinnovate finchè egli ha lasciato la sala.

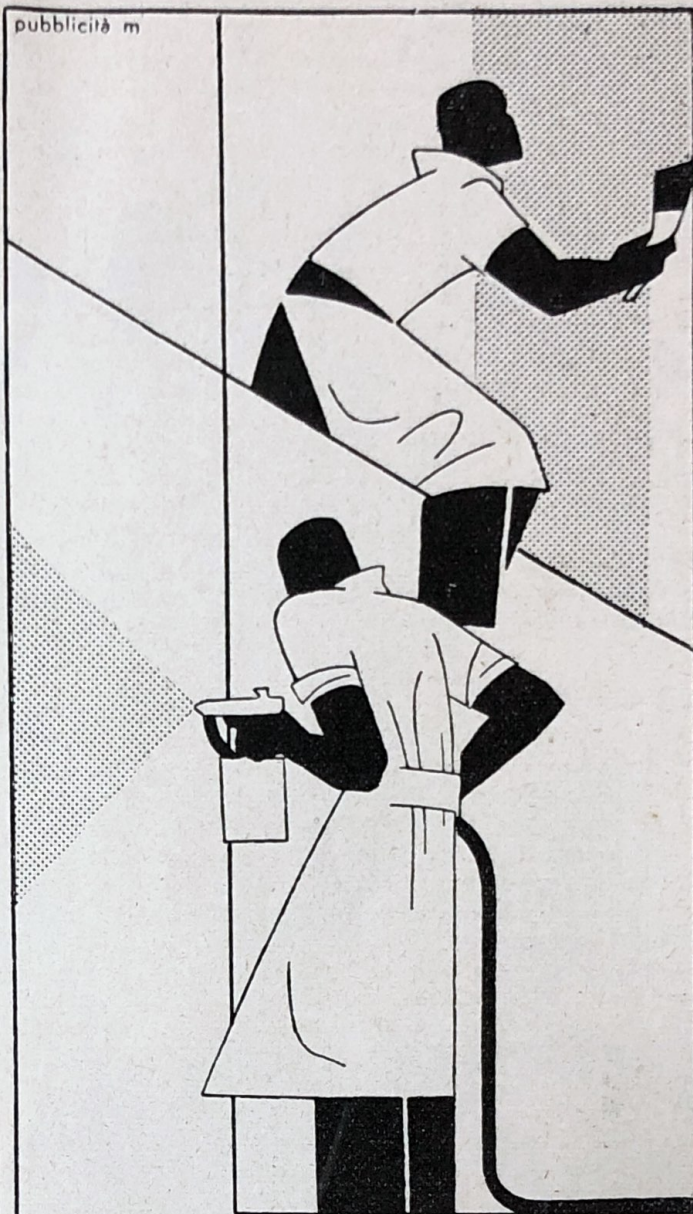
Facilitazioni ferroviarie per San Remo e per Merano.

Il concetto seguito da qualche tempo dall'Amministrazione delle nostre ferrovie statali, di concedere per alcune località le *riduzioni stagionali di tariffa* fuori dell'ordinario periodo dal 20 giugno al 20 agosto, è sommamente lodevole, in quanto in tal modo si può meglio corrispondere alle particolari esigenze stagionali di quelle località. Così è, per esempio, di San Remo e di Merano, in cui i periodi classici stagionali ricorrono nell'inverno-primavera e nell'autunno.

A questi periodi di *facilitazioni stagionali* fanno seguito od anche s'intercalano periodi di *facilitazioni per manifestazioni*. Teniamo presente che per le prime si rilasciano biglietti di andata-ritorno con lunga validità — 60 giorni — e che il viaggiatore non può ritornare senza essersi trattenuto, nella località destinataria, almeno sei giorni. Per le seconde facilitazioni la validità dei biglietti è più breve — 5 giorni per le percorrenze fino a 200 km. e 10 per le percorrenze oltre tale distanza — e non v'è obbligo di permanenza minima. Questi biglietti sono prorogabili mediante pagamento del 2 % del prezzo originario, per ogni giorno di proroga: questa può essere domandata in più riprese: la prima proroga non può essere inferiore a 5 giorni.

San Remo quest'anno presenta la caratteristica di periodi di *facilitazioni per manifestazioni* e di *facilitazioni stagionali* alternati per un periodo complessivo di quattro mesi. Le particolari condizioni climatiche di San Remo e le varie attrattive organizzate in quella località si prestano ottimamente per queste agevolazioni. Le stesse facilitazioni sono state estese anche per i viaggi a Bordighera ed Ospedaletti. Cosa un po' fuori della consuetudine, nel caso delle riduzioni ferroviarie per queste tre località non vi è l'obbligo per i viaggiatori del bollino a pagamento a favore del Comitato: ciò non esime, ben inteso, i viaggiatori dall'obbligo di far vidimare alla stazione il biglietto, per il ritorno.

Per Merano sono definiti in modo distinto i periodi di riduzioni anche agli effetti della qualità delle facilitazioni: nel periodo primaverile dal 1° marzo al 30 aprile si rilasceranno biglietti di andata-ritorno stagionali e nel periodo autunnale dal 20 agosto al 19 ottobre si rilasceranno biglietti di andata-ritorno per manifestazioni.

Queste sono le notizie principali: peraltro i nostri lettori interessati faranno bene a rivolgersi alle stazioni e alle agenzie di viaggio per maggiori dettagli, potendo verificarsi qualche modificazione riguardo ai periodi stessi, durante la pubblicazione della nostra Rivista.

Facilitazioni per il turismo aereo.

In seguito ad accordi intervenuti con i diversi aero-clubs nazionali, la presidenza della Federazione Aeronautica Internazionale ha potuto ottenere dai diversi Governi e darne comunicazione a tutti gli interessati, che coloro i quali viaggiano con mezzi aerei possono atterrare su terreni ed aerodromi di sedici Paesi senza pagare la tassa di atterraggio e possono avere anche gratuita ospitalità per il loro apparecchio nei ricoveri adatti per 48 ore di tempo. I Paesi che hanno data la loro adesione a questo provvedimento, che contribuirà a favorire in modo considerevole il turismo aereo, sono: Austria, Belgio, Francia, Germania, Grecia, Gran Bretagna, Giappone, Italia, Lituania, Lussemburgo, Olanda, Polonia, Rumenia, Svizzera, Ungheria e Jugoslavia, ai quali presto si aggiungeranno altri Paesi europei.

Riduzioni per gli stranieri.

La riduzione del 70 % per i viaggi individuali a Roma dei viaggiatori stranieri ed italiani residenti all'estero, muniti di tessera del Comitato « Peregrinatio Romana ad Petri Sedem », che era stata limitata a tutto il 1936, è stata prorogata in relazione alla proroga fino al 30 aprile della chiusura della Esposizione Mondiale della Stampa Cattolica.

I « Buoni-Nave ».

L'On. Ministero per la Stampa e la Propaganda, Direzione Generale per il Turismo, ha comunicato che S. E. il Ministro delle Finanze, con sua determinazione del 13 novembre 1936, ha consentito che possano essere rilasciati ai cittadini italiani che si recano all'estero, prendendo imbarco su piroscafi italiani, dei *buoni nave* in aggiunta all'ammontare in biglietti di banca o di Stato attualmente concesso.

Tali *buoni nave*, che possono essere utilizzati esclusivamente a bordo per le spese accessorie, possono essere ottenuti entro i limiti seguenti per i viaggiatori di prima classe:

L. 5000 a persona e per ogni viaggio, per i viaggi transoceanici;

L. 1000 a persona e per ogni viaggio, per i viaggi nel Mediterraneo.

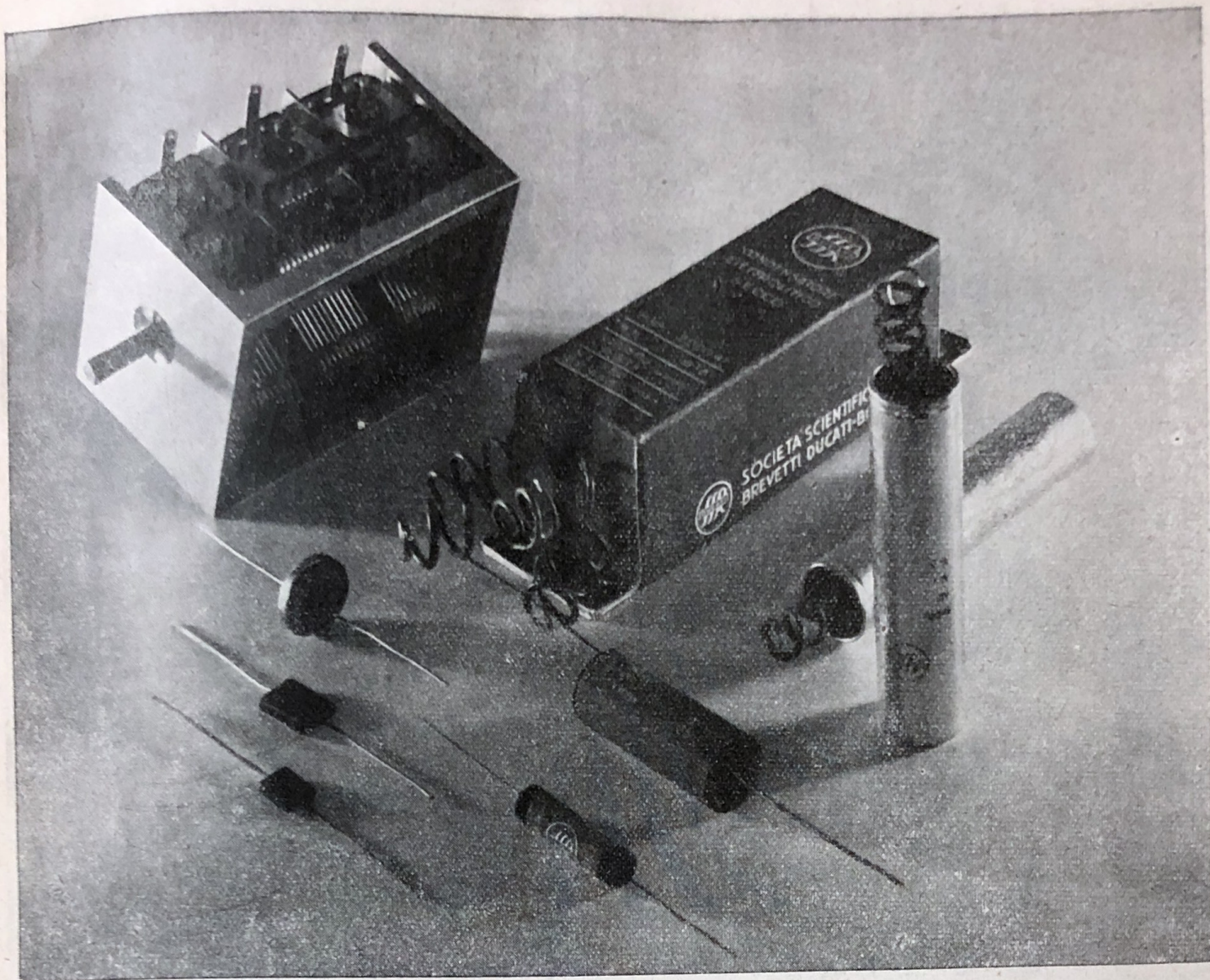
Tali importi sono rispettivamente ridotti a 2500 e 500 per i viaggiatori delle classi seconda e turistica e a 1000 e 200 per i viaggiatori di terza classe.

L'ammontare dei *buoni nave* utilizzati dovrà essere utilizzato soltanto in Italia dall'interessato o, qualora egli non rientri nel Regno, potrà essere accreditato a suo nome in un conto infruttifero, del genere di quelli istituiti con il D. M. 16 novembre 1935-XIV.

Non più « Agenzie di viaggio », ma « Uffici di viaggi e turismo ».

Il Direttorio del Sindacato Nazionale Fascista Uffici di Viaggi e Turismo ha deliberato che la denominazione di « Agenzie di viaggio e turismo », usata per il passato, sia sostituita da quella più dignitosa e precisa di « Uffici di Viaggi e Turismo ». Ciò per meglio distinguere tali Uffici dalle agenzie di affari, di senseria, di collocamento, ecc.

Nuove Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo.

Il Consiglio Centrale delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo, ha espresso parere favorevole per il riconoscimento di nuove stazioni, e cioè di: *Aquila, Palermo, Monreale, Sarnano, Trento*. Sono in corso i provvedimenti per dare concreto sviluppo al riconoscimento.

CONDENSATORI DUCATI
NEI MIGLIORI APPARECCHI RADIO

Nel vostro apparecchio vi sono da venti a cento condensatori, a seconda della sua potenza. Basta che uno solo di essi si guasti perchè l'apparecchio cessi di funzionare. Ma non abbiate questa preoccupazione se il vostro è un apparecchio di classe. In tal caso tutti i condensatori in esso contenuti sono Ducati.

PREFERITE GLI APPARECCHI RADIO MONTATI CON
CONDENSATORI DUCATI

L'AUSTRIA D'INVERNO

offre una serie di MANIFESTAZIONI SPORTIVE E MONDANE di eccezionale importanza nelle principali STAZIONI INVERNALI e nella sua capitale.

KITZBUEHEL . . Gara internazionale di sci (14 febbraio)

INNSBRUCK . . Gara internazionale di fondo e di salto (21 e 22 febbraio).

VIENNA . . . . . Campionato mondiale di pattinaggio artistico (12 e 13 febbraio).
Ballo della Città di Vienna (4 febbraio).

60 % di **riduzione ferroviaria** dopo una permanenza di 7 giorni.

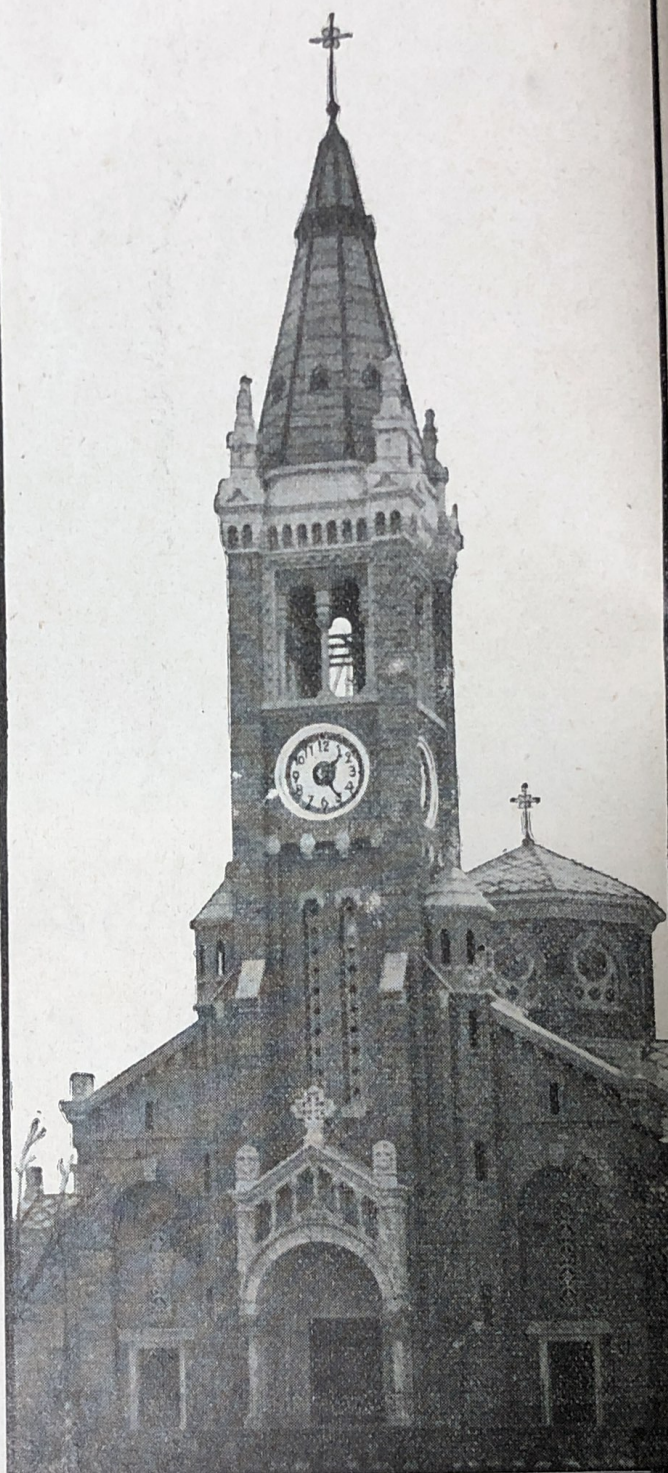
30 % di **riduzione ferroviaria** per viaggi nell'interno.

Informazioni ed **Opuscoli** richiedere a tutti gli **Uffici Viaggi** od all'**ENTE NAZIONALE AUSTRIACO PER IL TURISMO**

MILANO - Via Silvio Pellico, 6 - Telefono 82-616

ROMA - Via del Tritone, 63 - Telefono 61-476

OROLOGI

PER CAMPANILI ED
EDIFICI PUBBLICI
FERROVIARI E STRADALI

DITTA
F.LLI MIROGLIO
TORINO
VIA SAVONAROLA N. 17

CICLO-MOTO-TURISMO

Alla XVIIIª Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo.

La produzione motociclistica italiana.

La produzione motociclistica italiana ha avuto la sua annuale rassegna nel Palazzo della Permanente a Milano, che ha ospitato la 18ª Esposizione internazionale del ciclo e del motociclo, quadro significativo di progresso meccanico e di capacità costruttiva. Non si può e non si vuole qui passare in rivista i singoli tipi, ciascuno dei quali ha caratteristiche proprie, pur rispondendo ai requisiti classici sui quali appare saldamente impostata la costruzione motociclistica italiana in fase evolutiva. Più che i particolari, interessa cogliere le tendenze generali che affiorano e si manifestano: anzitutto la diffusione del telaio elastico, ormai praticamente applicato da tutti i nostri costruttori, almeno per i modelli più potenti; poi il generale orientamento verso due cilindrate: il mezzo litro e il quarto di litro. La macchina da 350 cmc., dopo qualche tentativo, perde un po' terreno; quella da 175 cmc., che fu un tempo la tradizionale motoleggera, non ne guadagna. La decadenza delle piccole cilindrate appare giustificata dal recente decreto che riduce le tasse di circolazione. E d'altra parte l'avvento delle medie cilindrate favorisce la costituzione di un più efficiente attrezzamento motoristico della Nazione.

Il polarizzarsi della costruzione verso due sole cilindrate non è poi, industrialmente parlando, un segno di irrazionalità, poichè queste possono coprire vantaggiosamente tutta la gamma dei servizi richiesti alla motocicletta: dalla funzione di veicolo utilitario a quello di macchina di grande pregio e di elevata potenza, per il gran turismo e per l'uso con il motocarrozzino. La varietà delle cilindrate, se arricchisce il mercato, talvolta concorre anche a turbarlo con correnti di perplessità che finiscono con l'ostacolare un più franco sviluppo. Perciò l'uniformarsi della produzione può essere benevolmente accolto e giustificato. Abbiamo affermato, tuttavia, anche nella macchina da 350 cmc. il nostro primato costruttivo con la recente conquista di due *record* mondiali; e accanto ai prodotti di serie, accanto ai modelli da corsa, abbiamo ammirato alla Mostra la *M. M.* di Bonazzi carenata e profilata, la quale, sull'autostrada Firenze-Mare, ha marciato a 186 chilometri all'ora.

Il telaio elastico.

Altra tendenza della Esposizione è, come si è detto, la diffusione del telaio elastico. Questa concezione squisitamente italiana, che vanta ormai un decennio di esperienze, tra cui l'ultima gloriosa della campagna africana, ha raggiunto un'espressione costruttiva della più alta efficienza, al punto che essa è stata adottata e realizzata ormai da tutte le nostre case, le quali mettono in vendita i loro modelli più importanti in due tipi, con e senza sospensione elastica; quest'ultimo naturalmente a un prezzo inferiore per il cliente meno esigente. Qualche Casa, come la *Bianchi*, ha, però, senz'altro applicato il telaio elastico per tutti i suoi esemplari di catalogo, ponendosi risoluta su una linea di modernità e di progresso.

Le varie soluzioni, pur differenziandosi sensibilmente per l'esecuzione pratica, non si distaccano dallo schema tipico di snodo del triangolo posteriore. L'unica costruzione che si diversifica nettamente è quella della *Taurus*, già ricordata in queste colonne, a barre di torsione realizzata con interessanti accorgimenti sulle grandi come sulle piccole macchine.

Il telaio elastico appare in ogni caso svincolato dalle soluzioni sperimentali, dagli esemplari da corsa per diventare costituente essenziale della motocicletta dell'anno XV, la quale oltre che veicolo utilitario vuole anche essere macchina coloniale, strumento di locomozione per le vie dell'Impero.

È stata risolta anche la questione della macchina a due posti con dispositivi speciali che regolano automaticamente la sospensione, allorchè la macchina è caricata da due persone. Rimane ancora la questione del carrozzino: il telaio elastico è destinato, a nostro avviso, a favorire la diffusione di questo mezzo, allorchè si studino e si costruiscano — e non mancano già gli esempi — adatte sospensioni anche per la carrozzetta, a tutto beneficio del passeggero che viaggia seduto. Ma sull'uso della moto-carrozzetta, sui suoi progressi e sui suoi... mancati progressi, che hanno lasciato sussistere molte prevenzioni e qualche incomprensione, ritorneremo in momento più opportuno.

Intanto segnaliamo che la presenza del telaio elastico richiederà al guidatore un adattamento della sua sensibilità e delle sue reazioni alle particolari condizioni di pilotaggio realizzato dalla sospensione elastica. La cosa, in misura molto minore e forse appena apprezzabile, si verifica anche per le vetture, specialmente su quelle a quattro ruote indipendenti. Indubbiamente il telaio elastico conferisce alle motociclette particolari doti di tenuta e di sicurezza che, in ultima analisi, facilitano la guida; quello che importa è il riconoscerle.

I nuovi modelli.

Non si devono attendere novità assolute dalla Mostra del motociclo per le ragioni già più volte esposte, che hanno determinato, al disopra di tentativi ambiziosi o di bizzarrie effimere, una cristallizzazione della produzione nelle forme più razionali e più convenienti. Non mancano, tuttavia, i modelli inediti: la nuova 250 *Gilera*, a telaio rigido o elastico, destinata ad essere, almeno nelle intenzioni, un esemplare di prezzo modesto: il motore ha le valvole in testa, le aste di comando dei bilancieri sono allogate in guaine ricavate di fusione nella massa del cilindro; le valvole e le molle sono rinchiuse e protette in apposita scatola lubrificata; il cambio è a quattro velocità con comando a pedale, il serbatoio dell'olio si identifica con la coppa del motore.

Nuova pure è l'*Astra* 250, costruita a Milano, a valvole in testa con doppio scarico; bilancieri e distribuzione racchiusi in *carter* e lubrificati sotto pressione; serbatoio autonomo dell'olio. E nuova infine è la 250 *Taurus*, costruita secondo i concetti che hanno presieduto alla realizzazione della macchina da mezzo litro, a caratteristiche eminentemente sportive. Come si vede, la fioritura delle 250 non è illusoria e si estende dalle applicazioni utilitarie a quelle velocistiche.

Inedita e non ancora in vendita al pubblico è la 500 a valvole laterali della *Bianchi*, costruita per l'Esercito con particolari requisiti di robustezza, leggerezza, facile accessibilità di tutti gli organi. La casa milanese, che ha in progetto una macchina da corsa a due cilindri — in fatto di esemplari da corsa la *Gilera* ha messo a punto una quattro cilindri sovralimentata con compressore — espone i quattro tipi classici da 250 e da 500 cmc., per sport e per turismo, tutti con sospensione posteriore

elastica. Incidentalmente osserviamo che l'ospitalità data alle macchine da serie nelle corse determina la tendenza verso modelli piuttosto spinti ad elevato rapporto di compressione, con forti anticipi e ritardi nella distribuzione.

La *Guzzi*, pioniera nello studio e nelle applicazioni del telaio elastico, ha in catalogo una decina di modelli leggermente modificati, in confronto della produzione precedente, soprattutto nello studio della distribuzione e nella forma delle camere di combustione. Accanto alle macchine bicilindriche, che hanno trionfato nel Tourist Trophy e nel Trofeo della Velocità, troviamo la 500 *W* a valvole in testa, particolarmente destinata alla clientela sportiva che richiede una macchina velocissima e resistente. Gli altri modelli sono senza dubbio tra i più popolari, in quanto costruiscono una parte cospicua delle 150.000 macchine attualmente circolanti in Italia.

La *Sertum* è tra le nuove case che hanno adottato la sospensione elastica, anch'essa orientata verso una costruzione sportiva, poichè affida la produzione economica alla piccola macchina da 120 cmc. e quella utilitaria al motocarro, già esposto al Salone dell'Auto. Nel campo dei mototrasporti troviamo il furgone *Miller-Balsamo* a ruote indipendenti e il motocarro *Mas*, che ha superato i più severi collaudi delle prove di regolarità. Anche queste due case milanesi hanno affrontato e risolto la costruzione del telaio elastico, che applicano ai loro classici tipi da turismo modificati e perfezionati.

I mototrasporti.

Benelli, Ganna, Simplex — che ha in costruzione una nuovissima 250 — *M. M., C. M., Fusi, Linx,* sono presenti con i loro modelli, che testimoniano dell'attrezzamento della nostra industria, insspirata concordemente a una produzione sobria, elegante, accuratamente «montata» e finita. *Dei* rimane fedele alla concezione del motociclismo ultra utilitario nella sua espressione più semplice: quella della bicicletta a motore. Una formula che, con lo stato attuale delle strade in Italia e con il diffuso progresso della costruzione di telai, mozzi, trasmissioni, pneumatici, ci sembra quanto mai attraente e degna di ulteriore sviluppo.

Internazionale è la Mostra del motociclo e l'attributo è ben giustificato dalla presenza di alcuni tra i più potenti costruttori stranieri con i modelli più pregiati: la tedesca *B. M. W.* a due cilindri, la due tempi *D. K. W.*, la inglese *Ariel*, le macchine belghe *F. N.* e *Gillet*: una rappresentanza scelta — incidentalmente si può ricordare che al Salone di Londra era presente una sola marca non britannica — tale da rendere più significativa ed interessante questa esposizione, la quale afferma la piena autarchia della produzione nazionale.

La Mostra del motociclo ha praticamente determinato una ripresa del traffico: la Rosa d'Inverno, tradizionale raduno dei motociclisti, ha composto un nuovo superbo spettacolo di efficienza dei nostri reparti, inquadrati nelle organizzazioni civili e militari; e il concorso dei motofurgoncini — sui risultati del quale ci promettiamo di ritornare — ha svolto una eccellente opera di propaganda per questi veicoli, fornendo anche notevoli spunti per una razionalizzazione della costruzione, evitando certe deviazioni fuori dal campo utile di applicazione del mototrasporto.

Ciclismo e circolazione.

Vedremo le biciclette con i parafanghi candidi? L'idea rivolta a migliorare la visibilità del ciclo, nelle giornate di nebbia o nella oscurità, è stata illustrata e commentata in un autorevole interessante articolo dell'on. Italo Bonardi, ed è piaciuta al punto che qualche studioso dei problemi

del traffico, invasato della bontà del principio, è giunto a proporre per i ciclisti l'obbligo di indossare una «tuta» bianca per la stagione invernale, in modo che la loro sagoma spicchi nella notte o sullo schermo grigio della nebbia.

Questo è un po' troppo, così come, sempre in materia di circolazione ciclistica, ci sembra eccessiva la proposta lanciata in Austria di istituire una patente per i ciclisti che li abiliti a circolare sul cavallo d'acciaio. Siamo d'accordo nel riconoscere che chi pratica il ciclismo dovrebbe, non meno degli altri utenti della strada, conoscere le regole della circolazione. Ma da questo a imporre una patente ci corre molto, anche perchè si arriverebbe, per estensione, a richiedere una patente per i pedoni. Piuttosto riteniamo che la questione possa essere richiamata sotto altro aspetto; e ancora una volta insistiamo affinchè nelle scuole, e soprattutto in quelle elementari, si provveda in tempo a impartire all'immancabile pedone e al futuro ciclista ed automobilista la conoscenza delle norme fondamentali della circolazione. È una forma di educazione quanto mai salutare e benefica.

In attesa di ammirare le biciclette con i parafanghi candidi o fosforescenti, osserviamo che nella prossima stagione, a giudicare anche da quanto si è visto alla Mostra milanese, la cromatura acquisterà nuova diffusione specialmente nella profilatura di parafanghi, copricatena, ecc. È questione di gusto e di voga. La moda ha la sua influenza anche sulla bicicletta. E perchè non dovrebbe averne, dato che la esercita pure su macchine, come la motocicletta e l'automobile, dall'impostazione più strettamente meccanica, che si crederebbero inattaccabili dall'onda del capriccio o dal funambulismo della fantasia e per le quali la sola moda ammissibile sarebbe il progresso tecnico?

La bicicletta, anzi, nella sua nudità lineare, schematica, si è mostrata poco sensibile agli allettamenti della civetteria, fors'anche perchè ha conservato intatto il suo carattere di strumento da lavoro, di mezzo utilitario di locomozione. Dobbiamo dire la nostra opinione? Siamo anche noi per una bicicletta « integrale », sobria, severa, e non ci tornano gradite le intemperanze di colore, lo sfoggio del brillante, del lucente; ma è una semplice questione di gusto parì a quella, ad esempio, che ci fa preferire le vernici opache, le carrozzerie così dette grezze, che al recente salone dell'Automobile furono molto apprezzate.

Intanto l'Esposizione del ciclo ha confermato lo sforzo dei nostri costruttori per realizzare macchine più leggere e più resistenti: nei modelli da corsa si diffonde l'uso del duralluminio e la bicicletta del campione d'Italia Olmo pesa 7 chili, e una macchina da pista pesa poco più di 4 chili. Anche il campo dell'accessorio è ricco e oltre ai numerosi cambi di velocità dobbiamo segnalare un tipo di pneumatico antisdrucciolevole.

La motonautica in mostra.

Una Mostra internazionale della nautica e della motonautica avrà luogo nel prossimo aprile al Palazzo dello Sport di Milano. Questa rassegna, che vuol essere la prima di una serie permanente che ogni anno documenti il progresso della nostra costruzione di scafi e di motori assurta ormai a tradizione fulgida e profonda, sarà suddivisa in tre sezioni dedicate ai motori marini, alle imbarcazioni motorizzate ed a vela ed agli accessori, tanto dei motori come delle imbarcazioni. A fianco della mostra industriale verranno organizzate una suggestiva mostra retrospettiva e una sezione per la propaganda marinara, rivolta particolarmente ai giovani, sui quali conta la Patria per le sue perenni fortune sul mare.

Ccc.

Un dono di Capodanno per i motociclisti...

... è quello annunziato dal R. Decreto Legge 19 dicembre 1936, N. 2168, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 31 dicembre N. 302, a sensi del quale le tasse sui motocicli e sulle motocarrozzette sono notevolmente ridotte.

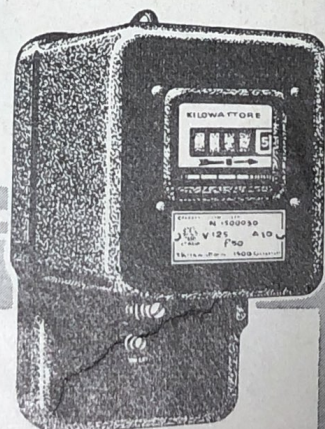
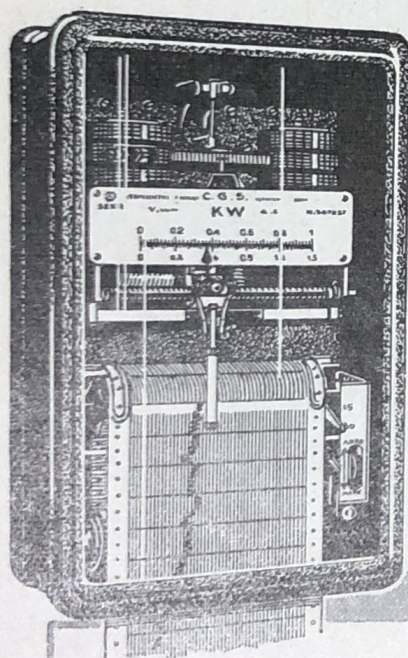
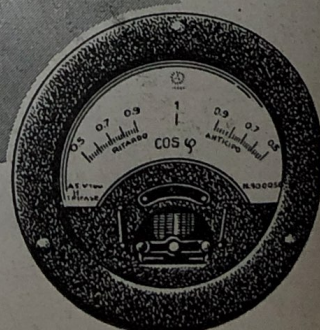
Ecco la tabella delle tariffe quale è riportata come allegato in calce al Decreto:

Potenza in CV. (1)	Motocicli a sè stanti per uso privato - Tassa ann. (lire) (2)	Motocarrozzette per uso privato - Tassa ann. (lire) (3)	Annotazioni
1	60	90	Per i motocicli a sè stanti di cilindrata non superiore ai 175 cmc. se con motore a scoppio, e fino a 3 CV. se con motore di altro tipo, è dovuta la tassa fissa annuale di L. 42. Per i motofurgoncini si applica la tassa di cui alla colonna 2. Per i motocicli e le motocarrozzette di cui alle colonne 2 e 3 di potenza superiore ai 20 cavalli si applicano le tasse stabilite per le autovetture ad uso privato.
2	70	100	
3	80	115	
4	95	135	
5	110	155	
6	130	185	
7	150	220	
8	170	260	
9	195	300	
10	230	340	
11	260	380	
12	300	430	
13	350	480	
14	400	560	
15	450	630	
16	500	700	
17	560	780	
18	620	865	
19	700	950	
20	720	1000	

Lo stesso Decreto ha stabilito altre importanti agevolazioni fiscali a favore di diverse categorie di autoveicoli. Così sono state fissate in L. 2200 per gli autocarri e per le autovetture, L. 220 per i motocicli e motocarrozzette, L. 150 per gli autoscafi le tasse sulla circolazione di prova, sulle quali poi verrà applicata, a sensi dell'articolo 5 del R. Decreto Legge 29 dicembre 1927, N. 2446, e in quanto sussistano le condizioni stabilite dall'articolo stesso, la riduzione del 60 %. Inoltre è stata fissata in L. 50 la tassa di circolazione annuale per le autovetture in servizio pubblico di piazza, in L. 30 la tassa stessa per gli autoscafi in servizio di posteggio e in L. 25 quella per le motocarrozzette da piazza.

...e per i motonauti.

Anche gli autoscafi infine sono stati ammessi a fruire di importanti facilitazioni, come risulta dalla tabella pure allegata al Decreto e qui sotto trascritta.

Potenza in HP.	Motoscafi a uso privato trasporto di persone tassa ann. (lire)	Motoscafi destinati a servizio pubblico autorizzati tassa ann. (lire)	Potenza in HP.	Motoscafi a uso privato trasporto di persone tassa ann. (lire)	Motoscafi destinati a servizio pubblico autorizzati tassa ann. (lire)
1	20	19	16	110	32
2	22	19	17	122	34
3	24	20	18	135	35
4	27	20	19	146	37
5	31	21	20	158	38
6	33	21	21	172	42
7	40	22	22	186	43
8	47	23	23	200	46
9	53	24	24	215	48
10	58	24	25	231	50
11	68	26	26	247	53
12	75	27	27	264	56
13	82	28	28	282	58
14	90	29	29	299	63
15	100	30	30 e oltre	318	64

Pratica sportiva e muscoli dell'atleta.

Numerosissimi Lettori, rivolgendosi alla Redazione per schiarimenti sul mio articolo sul Cicloturismo (*Le Vie d'Italia* dell'agosto 1936), hanno chiesto informazioni intorno ai limiti e le possibilità del lavoro muscolare. Già ebbi occasione di dire che in questo argomento bisogna restare sulle generali, poichè l'uomo fisico è un'entità... estremamente variabile. Giova tuttavia notare che oggi tale asserzione ha perduto una parte di vero, in quanto la gioventù moderna si va inquadrando e disciplinando fisicamente, al punto da porre tutti i soggetti sani e robusti in grado di poter erogare quel massimo di lavoro che dall'uomo si può esigere in campo agonistico. E ciò si verifica da noi con la massima intensità, avendo dato il Regime la più grande importanza alla cultura fisico-sportiva. Ma anche se non è possibile, parlando di questo argomento, dar norme specifiche o tanto meno personali, è pur sempre utile ed interessante conoscere la questione nelle sue linee essenziali. Crediamo bene perciò parlare di due recenti pubblicazioni sullo sport e l'atletismo (che furono oggetto di ampie recensioni) alle quali attingiamo, e di un articolo (da *Cycling*) in cui una personalità medica esamina la struttura muscolare di uno dei migliori ciclisti corridori inglesi.

È uscito recentemente, edito dalla Libreria Ulpiana di Roma, un libro interessantissimo, dovuto al Prof. Gislero Flesch. Il valore scientifico e l'interesse che il libro presenta lo fanno graditissimo e di agevole lettura a tutti gli sportivi. In ottantotto chiare pagine l'autore svolge la materia che il titolo stesso indica « Sport e fatica ». L'autore si mette giustamente in una buona via di mezzo fra le due erronee correnti che vorrebbero, l'una, per eccesso di entusiasmo, non porre nessun limite al lavoro sportivo, l'altra nulla sacrificare alle membra per tutto dare allo spirito. L'antico adagio « *mens sana in corpore sano* » conserva, invece, sempre tutto il suo valore, anche coi termini invertiti. La giusta via sta nel mezzo. Questa è la conclusione che il Flesch trae integrando fra loro una dimostrazione scientifica e una pratica esperienza.

L'elemento fondamentale, affinchè il lavoro sportivo dia tutti i vantaggi senza pericoli, sta nella giusta limitazione della fatica, cui deve seguire il dovuto ristoro.

« Ritardare il più possibile l'insorgenza della fatica mediante la saggia applicazione di regole razionali significa portare il motore muscolare al suo massimo rendimento ». Il superallenamento può arrecare gravi conseguenze, perciò la fatica deve servire di richiamo al momento in cui viene necessario il riposo. L'esercizio muscolare non deve essere esagerato, specie negli adolescenti, ai quali, anche rendendoli apparentemente più forti, potrebbe pregiudicare l'equilibrio fisiologico.

Bisogna che l'organismo rispetti nel modo più assoluto le leggi del riposo. Quando esso è in efficienza può sopportare il più rude lavoro; ma quando è stanco, un lavoro anche minimo può essere deleterio. Avviene poi che l'eccessiva fatica è nociva al cervello; ne sono prova certi atleti in cui le doti intellettive sono, con chiara evidenza, inferiori alla normalità. In fatto di riposo, l'autore di « Sport e fatica » fa poi notare quanto poco di vero vi sia anche nella comune opinione che, passando dal lavoro mentale a quello fisico o viceversa, ci si metta in condizioni di riposo. Anche il lavoro mentale

richiede un forte dispendio di energie, a detrimento di quelle fisiche. La conclusione del Flesch, alla quale aderiamo perfettamente, è che « più importante assai della forza fisica è il pensiero che la dirige. La forza fisica, se non è guidata da una mente forte, è come un muscolo senza un cervello direttore...; noi dobbiamo guardare allo sport come fattore di miglioramento del corpo e dello spirito ».

Fig. 1
BEN DIVERSE SONO LE CONDIZIONI DI LAVORO MUSCOLARE DEL CORRIDORE ALLENATISSIMO CHE COMPIE BREVI CORSE SU PISTA, DA QUELLE DEL CICLOTURISTA MODESTAMENTE ALLENATO CHE PERCORRE LUNGHI ITINERARI IN SALITA

L'altro volume cui abbiamo accennato è dovuto al Prof. Gastone Lambertini, e s'intitola « I muscoli degli atleti » (editore Zanichelli, Bologna).

Questa dotta e voluminosa trattazione colma una lacuna nella letteratura tecnica medica, e non solo italiana, ma anche straniera. L'autore ha compiuto minuziose e nuove indagini sulle condizioni morfologiche dei muscoli nei vari atleti.

Nell'opera del Lambertini il punto originale consiste nella sua teoria sugli « ipermorfismi ». Con tale nome l'autore intende riferirsi a quelle iperstrutture muscolari che nell'atleta superano la normale armonia di un corpo già in grado di notevole sviluppo in tutti i suoi organi. Gli ipermorfismi sono legati alle singole attività sportive, che esigono, oltre un normale lavoro di tutti i muscoli, un lavoro accentuato di alcuni di essi, a seconda del genere di sport praticato.

« Negli ipermorfismi la linea armonica dell'abito atletico si modifica in determinate regioni per più sbalzati rilievi carnosi, ora simmetrici, ora non simmetrici. Rilievi che suonano come una disarmonia, quando il restante sviluppo delle masse carnose si disaccordi o per ragioni costituzionali o per una mal condotta attività preatletica e ginnastica deficiente di virtù compensatrice.

« È l'impronta, ora più vasta, ora più limitata, che con pollice sicuro l'attività atletica plasma nei nostri muscoli: impronta che testimonia come questo atleta dalla potente muscolatura simmetrica della spalla e del bacino sia un nuotatore, e un attrezzista quest'altro dai

potenti rilievi rotondeggianti del torace e del braccio; e un giocatore di calcio questi, dalle dominanti e voluminose impronte muscolari del bacino, delle coscie e delle gambe ».

Sicchè dall'esame della muscolatura di un atleta si può dedurre quale sia lo sport che egli pratica. Così negli attrezzisti il muscolo tende a farsi breve e voluminoso, perchè non si distende mai; per contro nell'atletica leggera esso si fa lungo e fusato. Nei nuotatori la mano e il polso tendono addirittura a raggiungere la sottigliezza di una pala.

Interessantissimi sono poi gli studi dell'autore sulle statue antiche. Anche il Lambertini esprime quanto abbiamo riferito dal Flesch circa l'armonia richiesta tra vita fisica e mentale.

Sicchè si può ritenere che la forza dell'atleta moderno sia soprattutto una conquista dello spirito. E dice bene il Lambertini: « Non si abbandona alle facili seduzioni,

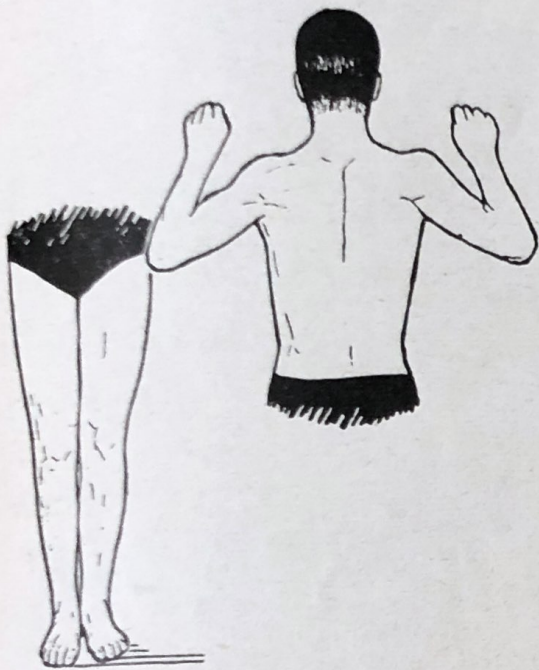
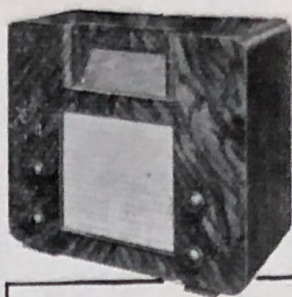
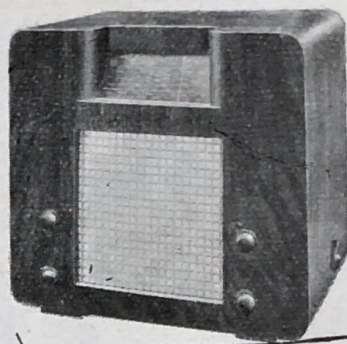



Fig. 2

QUESTO SCHIZZO MOSTRA LO SVILUPPO FISICO DI UNO DEI MIGLIORI CORRIDORI CICLISTI INGLESI. SI NOTI IL RILEVANTISSIMO SVILUPPO TORACICO: RILEVAZIONI MEDICHE HANNO INFATTI DIMOSTRATO CHE, CONTRARIAMENTE A QUANTO SPESSO SI CREDE, LE PIÙ FORTI CAPACITÀ RESPIRATORIE SI RISCONTRANO NEI CICLISTI

che lasciano nel cuore l'incubo della disfatta, chi conosce la vittoriosa ebbrezza della difficoltà dominata, dell'ostacolo superato, del picco raggiunto, la suprema conquista del traguardo sorpassato con il fiato mozzo e i muscoli doloranti, ma con il cuore anelante di vincere ancora più oltre e più in alto ».

Questo del Lambertini è un libro di dottrina e di educazione sportiva che gioverà a molte categorie di persone, dal medico all'artista, e da cui lo sportivo potrà trarre utili norme.

E veniamo allo studio fatto dal Dott. Abrahams sullo sviluppo fisico e sulla muscolatura di C. Holland, campione inglese del ciclismo. Questo studio fa parte di una serie intesa a cercare se, in quel particolare ramo dello sport che è il ciclismo, gli atleti assumono una analoga condizione di sviluppo muscolare. Lo studio ha portato a scoperte insospettate, anche in senso negativo. Le qualità atletiche risultano non solo dalla bontà dei diversi organi, ma soprattutto da una armonia fra questi organi, armonia che crea l'atleta. Così fra due macchine apparentemente uguali, basta che una sia fatta con materiale anche lievemente più scadente, o da un operaio un po' meno esperto, perchè essa si riveli nettamente inferiore all'altra. Il Dott. Abrahams ha potuto stabilire, per grandi linee, ma pressochè dogmaticamente, che

nei corridori velocisti la lunghezza degli arti inferiori non è mai meno del rapporto 1 : 1,8 riferita alla statura,

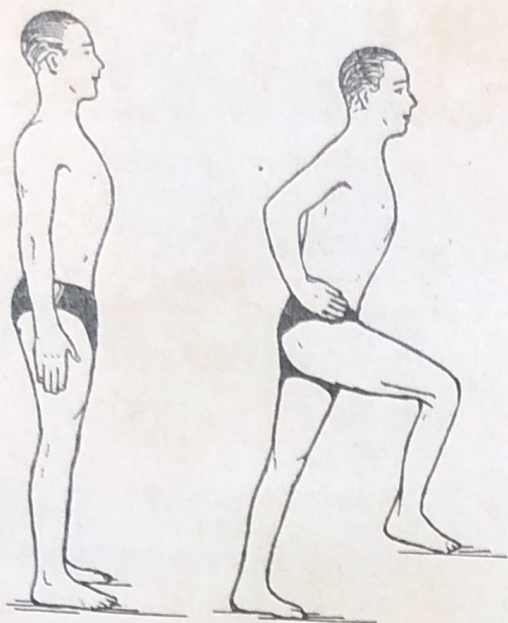



Fig. 3

MUSCOLATURA DELLO STESSO CAMPIONE: SI VEDE COME LO SVILUPPO MAGGIORE SI RISCONTRI NELLE GAMBE; MA ANCHE I MUSCOLI DELLE BRACCIA E DELLA SCHIENA HANNO UNA PARTE IMPORTANTISSIMA

mentre nei corridori di resistenza tale rapporto non è mai più grande di 1 : 1,85. I corridori di resistenza (come l'Holland, le proporzioni della cui corporatura possono essere valutate osservando le fig. 2 e 3) hanno dunque gli arti inferiori relativamente corti. Ciò è stato osservato e riscontrato vero per i corridori di tutte le stature, anche altissimi. Si può dunque dire che i ciclisti dalle gambe relativamente corte sono i più idonei a percorrere lunghe distanze. L'Holland, tipico corridore da grandi distanze, presenta uno sviluppo muscolare armonico non solo in quelle parti che specificamente sono interessate nello sport che pratica. Ciò dimostra che la bicicletta si presta a uno sviluppo armonico di tutto il corpo. A confutare il diffuso pregiudizio che il ciclismo non aiuti, anzi danneggi, la respirazione, sta la grandissima capacità di espansione toracica dell'Holland. Il quale può vantare inoltre un cuore dal ritmo perfetto. È amante dell'alimentazione carnea, beve pochi alcolici e fuma pochissimo. Come si vede, ogni regime si adatta anche all'atleta, purchè non vi siano eccessi.

Come conclusione, basata sull'esperienza personale, diciamo che poche norme, ma basilari, deve seguire lo sportivo e il ciclista in particolare: lavorare coi muscoli, ma guidarli con la mente, ascoltando ogni loro esigenza e, quando possibile, prevenendola. Si può lavorare molto, a condizione di usare disciplina e riposo a tempo debito. Ogni regime serve, purchè regolato. E soprattutto occorre che lo spirito non sia depresso, ma sempre vivo, vigile e sollevato. Allora sarà possibile chiedere — badando a non eccedere — al fisico anche cose quasi sovrumane. Col progresso che la cultura fisica ha portato nella struttura fisiologica dell'atleta moderno, ci sembra che l'episodio del corridore di Maratona non si ripeterebbe più.

E. CAPORALI.

DI QUALSIASI GENERE PER QUALSIASI PRODOTTO AGRICOLO OD INDUSTRIALE

PAGLIA DI LEGNO

NEI TIPI CORRENTI
E NEI TIPI FINI E COLORATI

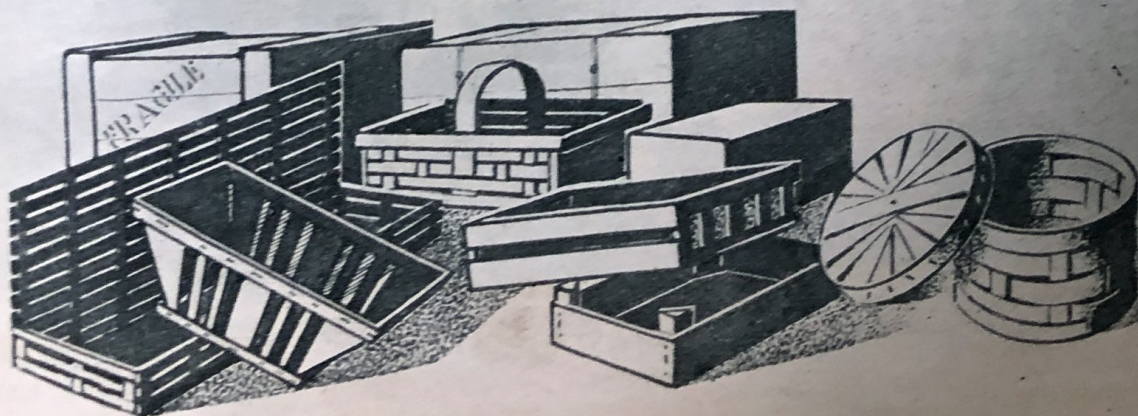
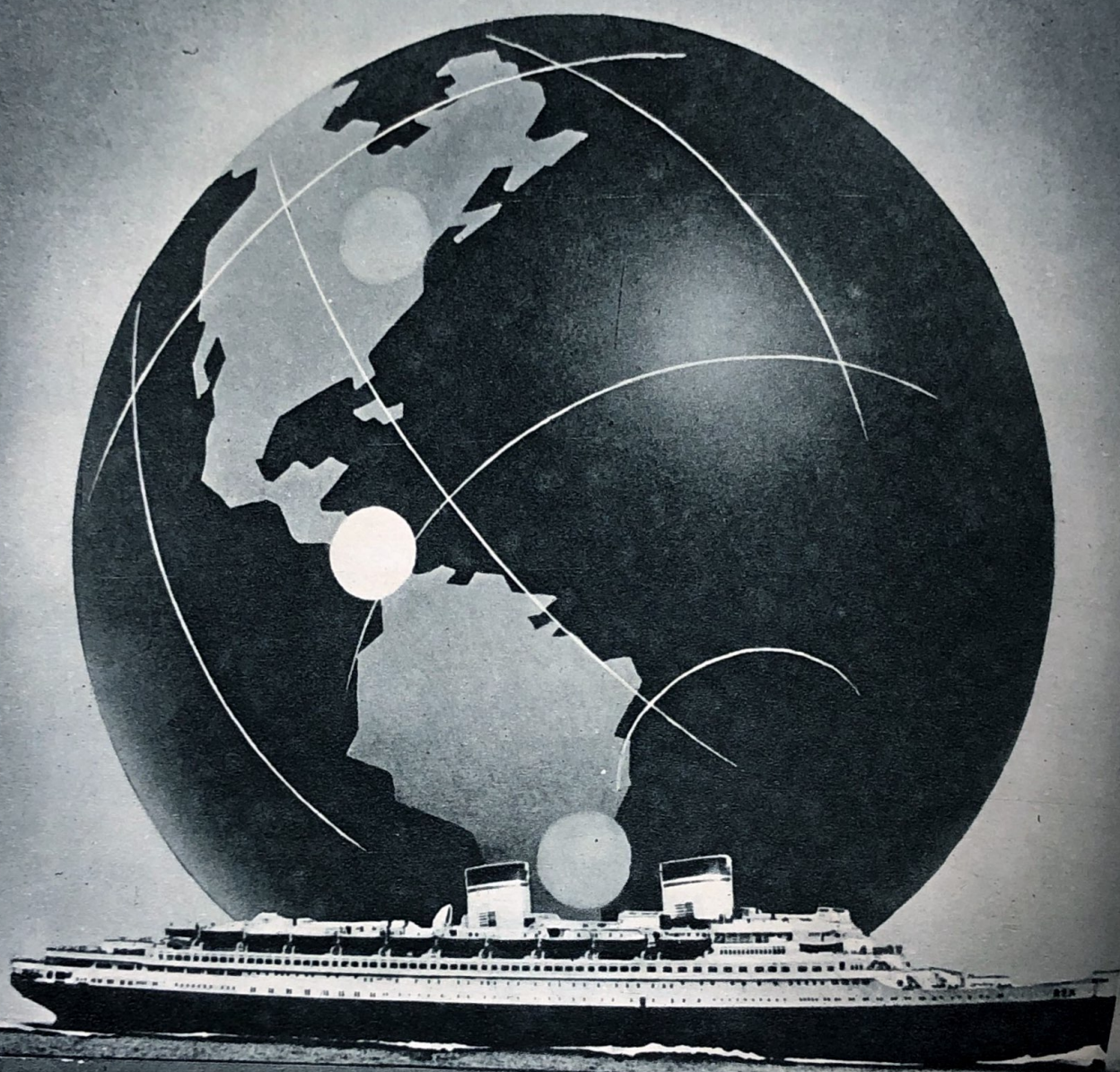
LISTINI - REFERENZE - PREVENTIVI

RIFORNIMENTI DA 15 STABILIMENTI
E DEPOSITI DISLOCATI IN ITALIA

S.A.F.F.A.

SOC. AN. FINANZIARIA
FIAMMIFERI ED AFFINI
CAPITALE VERSATO L. 100.000.000

MILANO

VIA MOSCOVA 18 - TEL. 67.147 - 148 - 149 - 150 - 250

SERVIZI PER LE TRE AMERICHE
"ITALIA"
SOCIETA' DI NAVIGAZIONE

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
ANNO XLIII - NUMERO 2 FEBBRAIO 1937 - XV E. F.

NEL PRIMO CENTENARIO DELLA MORTE DI

GIACOMO LEOPARDI

Giacomo Leopardi, della cui morte cade quest'anno il primo centenario, ebbe parole di affettuoso consenso per l'usanza degli anniversari pubblici e privati, religiosi e civili. Egli vi scorgeva quasi un ritorno delle cose vissute e un conforto dell'anima contro l'idea della distruzione.

Corrisponde dunque anche allo spirito di lui il rievocarlo con più sentito amore nella ricorrenza secolare di quel giorno nel quale egli, il doloroso amante della Morte, piegò il volto addormentato sul suo virgineo seno.

Il contrasto, se mai, potrebbe sorgere dal celebrarlo nel nome di un sodalizio che, come questo del Touring, si ispiri a una fede operante di vita, troppo remota dalle amare o negative concezioni dello sventurato poeta. Se non che la grandezza di lui appare sostanziata d'una così ricca e molteplice contenenza e vivificata da un così alacre spirito di ricerca e di osservazione, da accostarsi spesso agli aspetti più comuni e normali della esperienza vissuta, che mi par giusto segnalare ai sereni percorritori di queste «Vie d'Italia», amanti del fervido moto e delle più sane emozioni.

Un principio, ad esempio, che pone il nostro poeta direttamente contro la coscienza dinamica dell'età moderna, fu espresso da lui nella ironica *Palinodia*, che disdice ed irride di tale età le conquiste scientifiche e tecniche e le stesse audacie avventurose. Ma se egli disconosceva l'energetica nostra attività in quanto la pensava incapace di renderci meno infelici e più buoni, riaderiva poi ad essa come al solo mezzo di distrarci dallo scontento e dal tedio che egli vedeva inseparabili dal nostro incompiuto destino: *La vita continuamente occupata* — proclama allora il poeta — *è la più felice!..* perchè distratta da quel desiderio infinito di un piacere irraggiungibile che non ci lascerebbe mai pace, recandoci la scontentezza o la noia. *Contro la noia provvede la natura dando all'uomo molti bisogni, la varietà, l'imaginazione, gli stessi pericoli che ci affezionano maggiormente alla vita... Il mio sistema, anzichè contrario alla attività, allo spirito di energia che ora domina una gran parte dell'Europa, e gli sforzi diretti a render le nazioni e gli uomini sempre più attivi e occupati, gli è direttamente favorevole... La vita è fatta per la vita. Piace assistere a cose vigorose: il tuono, la tempesta, il vento gagliardo. Ogni sensazione viva porta con sè una vena di piacere, anche se per sè è formidabile e dolorosa. Piacevole all'uomo è lo straordinario, il meraviglioso... Il vigore del corpo vale quanto lo spirituale e anche più...*

Siamo, con questi aforismi, nel pieno di un realismo energetico. Il poeta che a ventitrè anni aveva foggiata la figura atletica del giovane *Vincitore al gioco del pallone*, riprende anche più tardi, lungo gli anni, questa gagliarda idea d'un massimo di esistenza concentrato nell'essere umano, che insieme con altri concetti d'una morale sovvertitrice, apparirà più tardi assai vicina a quella del Nietzsche, passata poi al D'Annunzio.

Gli aspetti dello spirito leopardiano che noi veniamo qui prospettando ricorrono particolarmente in quell'immenso Diario che egli chiamò *Zibaldone*, a cui Giacomo veniva affidando impressioni e riflessioni d'ogni sorta, motivi subitanei di vita e lunghe meditazioni filosofiche, storiche, filologiche, brevi temi di liriche e schemi di prose future. Vi si sorprende uno spirito alacre insieme e profondo, di mirabile versatilità, di pronta sensibilità, come non accade in nessun altro dei nostri più grandi scrittori. Preziosissima testimonianza immediata che, aggiunta al

L'AMENA PATRIA RECANATESE DOVE IL POETA GIOVINETTO SI AVVEZZÒ AI COLLOQUI PENSOSI CON LA NATURA. *(Fot. Stortoni)*

ricco epistolario, offre copiosi elementi a quella « storia d'un'anima » che il Leopardi vagheggiava per sè.

Le pagine di questo grande Diario accompagnano naturalmente il poeta nelle sue varie dimore, intercalate di rimpatri, da Roma a Bologna a Milano a Firenze a Pisa a Napoli, dove egli morì.

Nessun interesse turistico, per usare un termine di famiglia, offrono però a noi questi dati. Taciuta qualsiasi circostanza o impressione di viaggio: taciuti i sentimenti o i pensieri destati dalle diverse città, ove non siano accenni alle persone o agli « ambienti » praticati dall'ospite. Preoccupato della malcerta salute e d'ogni influsso di clima e di vitto, stretto dalle angustie economiche, sollecito solo de' suoi studi, preso a qualche passione amorosa, Giacomo non ci appare quasi mai in vero abito di viaggiatore curioso dei luoghi e degli usi e dei ricordi fra cui passa e soggiorna. Quello, anzi, che egli scrive da Roma, non appena l'ha un po' visitata, andatovi nel ventidue, esprime de-

D'in sulla vetta della torre antica - Passero solitario, alla campagna
Cantando vai fin che non more il giorno...

lusione completa, e originalissimi atteggiamenti critici: — *Questi... Romani* — scrive al fratello, — *sì son fatti e palazzi e chiese e piazze sulla misura dei giganti... Ma tutta la grandezza di Roma non serve ad altro che a moltiplicare le distanze e il numero dei gradini che bisogna salire per trovare chiunque vogliate... L'uomo non può vivere in una grande sfera, perchè la sua sfera di rapporti è limitata... L'unica maniera di vivere in una città grande è quella di fabbricarsi una piccola città dentro la grande: per il che non è bisogno di uscire dalle piccole... Lascio stare che io vedo la noia dipinta sul viso di tutti i mondani di Roma... Le donne romane alte e basse fanno stomaco: gli uomini rabbia e misericordia...* La sola cosa che sembra interessarlo sono gli spettacoli di opera a cui assiste e sui quali ha giudizi originali, specialmente riguardo al ballo. Fuori di qui, l'unico *piacere* da lui provato in Roma fu quello di *piangere* sul sepolcro del Tasso a sant'Onofrio.

Date simili esperienze, accade che il giovane si riattacchi, in certo modo, al pensiero di quel borgo natio, dal quale aveva tanto desiderato di allontanarsi. Una specie di anticipato Strapaese, se in questa scontentezza del giovane non si vedesse il dramma d'un'anima destinata, per triste privilegio, a soverchiare ogni cosa di fuori col prepotente dominio delle sue esigenze interiori. I suoi veri viaggi, se mai, il poeta li faceva in pensiero, dalla sua raccolta libreria, attraverso il tempo e lo spazio, studiando e riproducendo in pittoreschi panorami ideali le vicende, i costumi, i caratteri e i linguaggi dei popoli.

I suoi viaggi li compieva anche solo guardando dalla finestra una semplice scena di vita, seguendo con l'occhio il trascolorar d'un tramonto o un nascente biancheggiare di luna; ascoltando un canto di fanciulla o di agricoltore lontano; aspirando un'aura odorata di maggio... Era un migrar del senso per un mondo di cose consuete, di noti spettacoli naturali: era il senso che, svolto in sentimento, trasfiguravasi in sogno.

Chi legga i Canti del Leopardi può essere indotto a chiedersi che poeta egli sarebbe stato senza le condizioni e disposizioni che ne fecero il cantore sovrano dell'universale dolore.

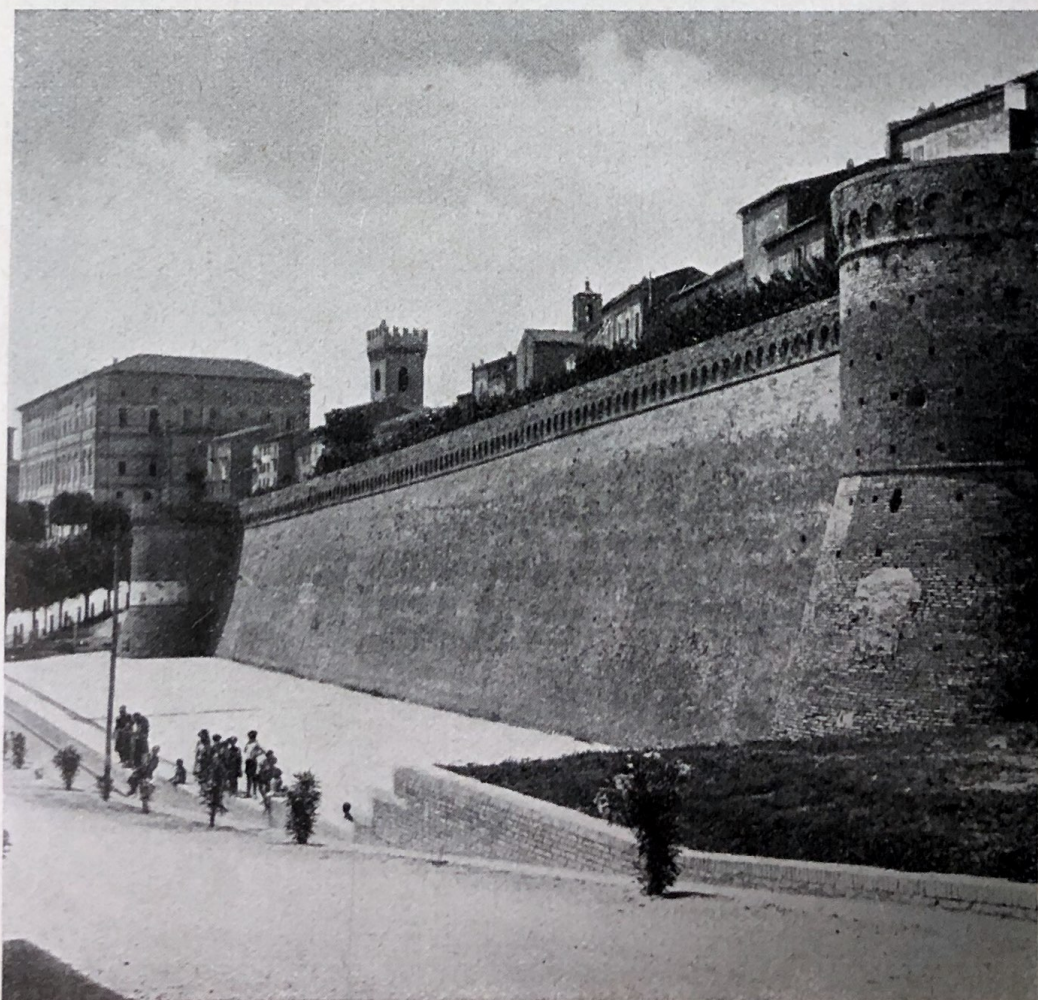
Domanda oziosa, lo so, ma che nasce tûttavia spontanea quando si coglie il pronto consenso onde egli, anche innanzi il suo male, anche all'infuori della incombente tristezza, ripalpita d'ogni esterna impressione, come si raccoglie dal suo Diario.

Il primo volume di questo si apre con un abbozzo di « notturno »: *Palazzo bello. Cane di notte dal casolare, al passare del viandante. Era la luna nel cortile, un lato tutto ne illuminava.*

Poco dopo un'impressione acustica: *Sentia del canto risonar le valli d'agricoltori...*

Nelle primavere del '19 e del '20, sorprende alcune canzonette che si cantavano allora in Recanati: *Fácciate alla finestra, Luciola... I contadì fatica e mai non lenta, e'l miglior pasto suo è la polenta. — Io benedico chi t'ha fatto l'occhi, che te l'ha fatti tanto 'nnamorati...*

A volte sono note d'un patetico fanciullesco: *Sento dal mio letto suona-*

RECANATI - LA PALESTRA DEL VINCITORE AL GIOCO DEL PALLONE. *(Fot. Stortoni)*

Viene il vento recando il suon dell'ora
Dalla torre del borgo...

re umano. L'asiatico biblico: *Voce e canto dell'erbe rugiadose in sul mattino ringrazianti e lodanti Iddio... imagine simile a quella dei rabbini dell'inno mattutino e del sole.* Il greco pagano: *Che bel tempo era quello nel quale ogni cosa era viva secondo l'imaginazione umana e viva umanamente... Quando nei boschi desertissimi si giudicava per certo che abitassero le amadriadi...* Il moderno romantico: *Nell' autunno par che il sole e gli oggetti sieno d'un altro sapore. Sembra assolutamente che tutta la natura abbia un tuono, un sembiante tutto proprio di questa stagione...*

Si comprende da questi tratti pittorici sentimentali qual fosse la disposizione di Giacomo rispetto al mondo naturale. Non appena questo gli si offre, egli lo investe d'anima, lo traduce in paesaggi di anima. *La scienza e la esperienza coprono oramai,* — egli dice, — *la voce della natura e delle cose inanimate; ma nella solitudine, nel silenzio della campagna l'uomo stanco del mondo può tornare in relazione con loro, risentirsi fanciullo, provare un risorgimento della propria imaginazione...* Altrove osserva acutamente: *L'effetto delle imagini campestri dipende in massima parte dalla copia delle rimembranze. Così chi descrive un campo di legumi non farà effetto così vivo nè grande nè piacevole come chi descrive un campo di spi-*

re l'orologio della torre... Rimembranze di quelle notti estive nelle quali, essendo fanciullo e lasciato in camera oscura... sentivo battere un tale orologio.

Altre volte son moti o ghiribizzi fantastici, che dan però nel grandioso: *Vedendo meco viaggiar la luna...* Oppure: *Il suo divertimento era di passeggiare contando le stelle.* O uno spunto d'architettura campata in aria: *Una casa pensile in aria, sospesa a una stella.* O un'iperbole paradossale che starebbe bene applicata al mio nomade interoceanico Beonio Brocchieri: *Si mise un paio d'occhiali fatti della metà del meridiano co' due cerchi polari....*

Poi ecco il felice lirismo d'un'anima schiusa sul creato: lirismo disseminato in tre tempi, che inconsciamente riflettono in sè le tre età del gene-

ghe, la messe, la vendemmia e simili cose più note e più consuete.

Egli guardava alla natura così, più che con gli occhi corporei. Le sensazioni che ne traeva gli riuscivano così penetranti da superare i limiti delle cose vedute, diventando quasi uno struggimento dell'essere: *Scontentezza nel provar le sensazioni destatemi dalla vista della campagna, come per non poter andare più addentro e gustarle di più.* Chi, davanti ad uno spettacolo naturale di attrattiva squisita, non ha provato un simile sentimento, come di cosa irraggiunta e, insieme, dilettosissima per i pensieri vaghi e indefiniti che essa ci viene ispirando?

Siamo per tal modo davanti a quello che, nella paesistica leopardiana, può chiamarsi il motivo sovrano, l'ascensione e l'estensione più ideale della nostra sensibilità: al sentimento e all'idea dell'infinito.

Questa idea aleggiava nell'aria ormai romantica della poesia europea e potè venire al giovanetto recanatese dalle pagine del Montesquieu, della Staël, ma trovò in lui tali disposizioni natie da comporvisi in concezioni originali.

Fu, intanto, sensazione più che non idea: *Sdraiato presso un pagliaio, a San Leopardo, sul crepuscolo, vedendo venire un contadino dall'orizzonte... Torre isolata in mezzo all'immenso sereno: come mi spaventasse con quella veduta di infinito.* Una volta preso lo spunto, l'attivissimo spirito del giovane ne svolge via via i più molteplici aspetti visivi, le prospettive più varie, gli scopi più inattesi, i più indovinati rapporti.

L'ERMO COLLE DELL'INFINITO, CREATORE DI SPAZI INTERMINATI E DI SOVRUMANI SILENZI.

LA PIAZZUOLA AVANTI IL PALAZZO LEOPARDI, OVE IL POETA ETERNÒ LA CONSOLANTE ILLUSIONE DEL « SABATO DEL VILLAGGIO ». *(Fot. Stortoni)*

Ponendosi nello stesso piano degli altri contemplatori di panorami, egli pure si compiaceva delle vedute più vaste ed aperte. Ben presto, però, un più affinato intuito lo avverte che anche una veduta ristretta, limitata da qualche impedimento può essere desiderata dall'anima, perchè allora, in luogo della vista, lavora l'immaginazione e il fantastico sottentra al reale, dandoci un senso di maggiore infinito. Giova pertanto qualche ostacolo, qualche limite visivo che vieti all'occhio di veder tutto perchè l'anima veda di più. *Giova* — egli diceva — *una campagna ardita-*

CASA ABITATA DA GIACOMO LEOPARDI NEL 1828 IN FIRENZE, LA CITTA' DI ASPASIA. *(Fot. Avv. E. Biagini)*

mente declive così che l'occhio, in certa lontananza, non arrivi alla valle: e quella di un filare di alberi la cui fine si perda di vista: una fabbrica, una torre che paia alzarsi sola sull'orizzonte, e questo non si veda. Ciò produce un contrasto efficace e sublime tra il finito e l'indefinito.

Simili effetti nascono anche dalla varia distribuzione ed intensità della luce e dal gioco della luce e dell'ombra: quando quella traspaia malcerta e velata o si alterni di zone scure, come sotto un portico, in una loggia elevata, entro una valle, sui colli di cui solo siano dorate le cime.

E quanto si dice della vista, dicasi pure dell'udito: e quel che vale per lo spazio, valga anche per il tempo.

Come egli sente e rende l'impressione d'una torre il cui rilievo fa più profondo l'orizzonte, così prova analoghi effetti per una voce notturna: *Dolor mio nel sentire a tarda notte, seguente al giorno festivo, il canto de' villani passeggeri. Infinità del passato che mi veniva a mente ripensando ai romani così caduti dopo tanto romore... che io paragonava con quella profonda quiete e con quel silenzio, da me avvertito di più per il risalto di quella voce.*

E svariatissimi e spesso impensatissimi sono altri particolari e pratici aspetti in cui gli piace di veder rivelarsi queste sue intuizioni feconde.

Quasi prevenendo, ad esempio, gli odierni gusti architettonici, egli considera e tratteggia le impressioni ottiche e gli effetti di vastità nascenti, nei gruppi edilizi, dai rapporti fra le dimensioni. Di una casa, d'un tempio che per grandezza o altezza eccessiva offenda le proporzioni, perdona il difetto per il senso d'immensità che ne viene. Paragonando, in un suo pensiero, le arti belle tra loro, giunge a dire che, dopo la musica, l'arte che più sa di indefinito è l'architettura. Dell'uso dei vestimenti pensava che essi sono fonte di quel «*tressaillement*», di *quell'ondeggiamento di pensieri e di sentimenti* che idealizza l'amore e ce lo fa più sognante. Diceva che gli odori sono un'imagine dei piaceri umani, perchè lasciano di sè un desiderio forse maggiore che quello di ogni altra sensazione.

E di tutte le sensazioni fu curioso e studioso il poeta: egli seppe tesoreggiare i suoi sensi svolgendone illazioni fantastiche e concepimenti ideali. Perseguì e imaginò armonie di colori, di sapori, di profumi, di suoni: e dell'arte dei suoni trattò a frequenti riprese, per pagine pullulanti di sbocci poetici e di vivaci verità. Leggerlo in quel suo grande Diario è darsi la gioia del più svariato diporto per

paesaggi ideali e quadri coloriti e mossi di vita, di natura, di storia.

Degli spunti, degli abbozzi, dei motivi d'ordine diverso distribuiti entro il grande Diario, molti rimangono a sè, indipendenti da ogni sistema di pensiero o complesso di sentimenti; rimangono di qua dall'arte, come l'attimo o l'ora li dettò, a scatti, a baleni, a frammenti. Altri invece — e il lettore li avrà via via notati — passano nelle prose e nelle poesie di Giacomo, raggiungendo il loro pieno valore nel meditato periodare o nel sinfonico lirismo del tutto.

A noi qui interessano i Canti, dove la natura ricompare in scene di ingenua freschezza o di potenza grandiosa, poichè Giacomo Leopardi poetò quasi sempre all'aperto. Se qualche volta egli cantò d'amore — si trattasse di giovanil simpatia per qualche modesta fanciulla o della passione virile per qualche superba bellezza — egli collocò la sua donna sullo sfondo di questo o quel paesaggio, sia esso vagamente accennato o nettamente distinto. In tali visioni la natura entra quasi stimolatrice al sentimento e al sogno del poeta, dei quali a sua volta ripalpita e si colora. Nerina diventa creatura inseparabile dagli odorati colli recanatesi, vivificati dolcemente e malinconicamente di lei. Così il maggio che profuma l'aria e indora le vie e gli orti del borgo intorno alla figura di Silvia, acquista senso nuovissimo dalla fanciulla che tesse e che canta e che fra breve morrà, mentre suade al giovane quel suo stato di sognante emozione. Colei che, ribattezzata in Aspasia, fece in Firenze delirare il poeta, a lui che tentava scordarla, viene evocata in Napoli dal dì sereno, dalle tacenti stelle, e basta a ricreargliela anche solo un profumo di fiori. Anche il creato era dunque invaghito di lei? Ma la passione era stata delusa e il poeta si distrugge l'incanto nel cuore, coinvolgendo la stessa natura nella sua dispettosa vendetta:

Qui su l'arida schiena - Del formidabile monte...
... tuoi cespi solitari intorno spargi, - Odorata ginestra...

> *su l'erba*
> *qui neghittoso immobile giacendo,*
> *il mar, la terra e il ciel miro, e sorrido.*

La sensibilità affettiva di Giacomo non si limitava, del resto all'amore. Avvezzo per tempo a vivere di sè, di tutti i suoi intimi moti, che acquistavano potente rilievo dal precoce diuturno soffrire; attratto, per poetico istinto, dagli spettacoli della terra d'intorno: indotto dal formidabile ingegno a cercar la ragione più profonda e più universa delle cose, rapidamente egli salì, dalle sue singo-

LA DISSEPOLTA POMPEI DA PORTA DEL VESUVIO CONTEMPLA LA CRESTA FUMANTE DEL MINACCIOSO VULCANO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

le sorti, alle sorti di tutti gli uomini; accostò con insistenza fedele, la vita umana all'universo, scoprendovi consensi e dissensi, chiedendo a questo il segreto di quella, e della natura stessa come principio dell'essere o come teatro perenne di scene, di fenomeni e di vicende cosmiche, si creò un proprio sentimento e un tema di alte speculazioni e di fantasticate visioni.

Si dà, nel panorama dei Canti, qualche paesaggio storico d'una cupa magnificenza, come quello in cui Bruto, uscendo dal disastro di Filippi, prima di uccidersi, rinnega la storia e umilia l'umanità, contrapponendo alle sue labili fortune la perennità delle cose, che vi assistono indifferenti nei tempi.

E tu dal mar cui nostro sangue irriga,
candida luna, sorgi,
e l'inquieta notte e la funesta
all'ausonio valor campagna esplori.
Cognati petti il vincitor calpesta,
fremono i poggi, dalle somme vette
Roma antica ruina...

Furono tempi in cui vita e natura si corrispondevano concordi, quando gli uomini, non tocchi nel cuore e nella fantasia dalla fredda ragione e dalla civiltà, sentivano come vive tutte le cose, e le erbe, i fiori, le acque, le stelle, quasi umanate nei miti, corrispondevano, amando e soffrendo, con l'anima del genere umano. Ora non più. La natura ha ritirato il suo sguardo da noi, perchè noi ne disertammo i bei regni e le sane leggi elementari. Tuttavia, sia pure per poco e solo per gli uomini più sensibili, il consenso antico alcune volte ritorna. E il poeta stesso, in qualche suo migliore momento, avverte in quella natura una benignità che lo consola, o, pure riconoscendosi ormai infelice per sempre, gode se riesce a commuoversi nel cospetto della primavera e a sentirsi quasi commiserare da lei.

Persuaso sempre più addentro della insanabile infelicità comune, egli ama affratellarsi con gli umili nella coscienza di questo destino e assistendo, in disparte, al breve illusorio sollievo della quiete dopo la tempesta e alle consolate promesse del sabato.

Egli ha poi certi canti sovrani, dove la concezione umana e naturalistica trova i suoi culmini eccelsi e le sue più vaste effusioni.

C'è l'ora da lui trascorsa sul monte Tabor, colle vicino al borgo, dove concepisce l'idillio a *L'Infinito,* che, di là dalla siepe, dissolve il tempo e lo spazio e le storie degli uomini in un'arcana immensità, in un oceano di silenzi, ove gli è dolce naufragare.

C'è il canto di un pastore errante dell'Asia, cui domina il mistero dell'essere interrogato dall'ingenuo nomade, la cui domanda sale alla luna e ridiscende insoddisfatta. Grandioso poema notturno, dove il panorama asiatico, immenso di terra e di cielo, si effonde come un sogno del creato, tra i cicli perenni degli esseri e un migrar lento di greggi e giri silenziosi di stelle:

Spesso quand'io ti miro
star così muta in sul deserto piano,
che, in suo giro lontano, al ciel
ovver con la mia greggia [*confina,*
seguirmi viaggiando a mano a mano,
e quando miro in cielo arder le
dico fra me pensando: [*stelle*
A che tante facelle?
Che fa l'aria infinita, e quel profondo
infinito seren? che vuol dir questa
solitudine immensa? ed io che sono?

Il povero pastore sapeva ormai di essere un triste viandante, nato al pianto e alla noia, avviato per faticoso cammino al grande abisso del nulla. Ma quasi più solenne di questo umano destino, si spazia nel canto l'eterno mistero del Tutto, avvolto dall'ineffabile fascino della gran notte stellata.

C'è infine, sull'ultimo lembo del mondo poetico leopardiano, la visione del formidabile Vesuvio, dove la natura, vista ormai come matrigna agli uomini, giganteggia nella minaccia degli elementi sterminatori: dove le miriadi d'astri contemplate dall'intento poeta sembrano anch'esse annichilare dai cieli gli orgogli della creatura terrena, ma dove, anche, il poeta, quasi per lasciare ai fratelli un verbo men desolato, invoca l'oblio degli odî e l'alleanza delle anime contro la comune nemica.

Tutto è titanico nel canto, ispirato dall'umile ginestra: l'estro lirico vi ascende dalle misere fortune del mondo alle cosmiche immensità e par che, oltre il destino degli uomini, indovini e renda, veduta a sè e per sè, insieme con le possenti grandezze, non so quale perpetua tragedia nei grembi stessi dell'universo.

Chi percorre la litoranea in territorio d'Ancona, poco oltre Recanati vede sfilare, a man destra, una sequela di pini marittimi fortemente inclinati verso terra come da un'ignota potenza. Laggiù, dove la natura e l'Italia son belle di paesaggi ampiamente ondulati ed effusi di lontananze serene, salienti da un lato alle giogaie d'Appennino e dall'altro continuanti nel mare, laggiù quelle piante selvagge, così violentemente domate e pur gagliarde di resistente vigore, sia che le agiti il vento o la bonaccia le fissi, sembrano, pel passeggero che sa, annunciare una gran vicinanza, gridare in silenzio un gran Nome. Da quasi un secolo l'Italia e il mondo hanno accolto nell'anima, tra i loro più sacri retaggi, quel nome.

... Solo aspettar sereno - Quel dì ch'io pieghi addormentato il volto - Nel tuo virgineo seno...

Il dolore che in esso si aduna, se potè, gelido pensiero, disdire i valori della vita, vi aderì in ardore di sentimento e, rimpiangendoli perduti, ce li fece, pure fra tanta tristezza, quasi amare di più.

Bene è, del resto, per un popolo, per i popoli, che sorgano a tratti parole ammonitrici, a richiamarli dai troppo facili oblii e dalle lusinghe ingannevoli, che il vero poi smentirà. Se anche quelle parole trascendano a negazioni supreme, quanto esse avran di eccessivo resterà come espressione d'un essere sempre grande nel suo singolo destino: il resto, più rispondente alle comuni necessità, perdura connaturato con noi in austeri insegnamenti di vita.

Fu vanto austero d'Italia l'avere aggiunto il suo Leopardi ai Grandi che diedero un'anima alla sua molteplice terra.

Ciò che in Francia giustamente fu detto di Gian Giacomo Rousseau, può qui ridirsi del Nostro: — Egli spalancò le finestre e invitò gli uomini a guardare. — Nè guardare vuol dire soltanto contemplar quanto di bello, di grande, di mesto, di formidabile offre l'eterno scenario del cosmo: ma trasmettervi uno spirito, investirlo di umanità, far che l'amore, il dolore, la fatica, la gloria, la fede, quasi comunicate alle cose, ci rendano i luoghi nativi più cari, e più fraterno il mondo, e più religioso il creato.

GIOVANNI BERTACCHI

VEDUTA GENERALE DELLA ZONA INDUSTRIALE DA CASTEL FLAVON. (*Fot. Giacomelli*)

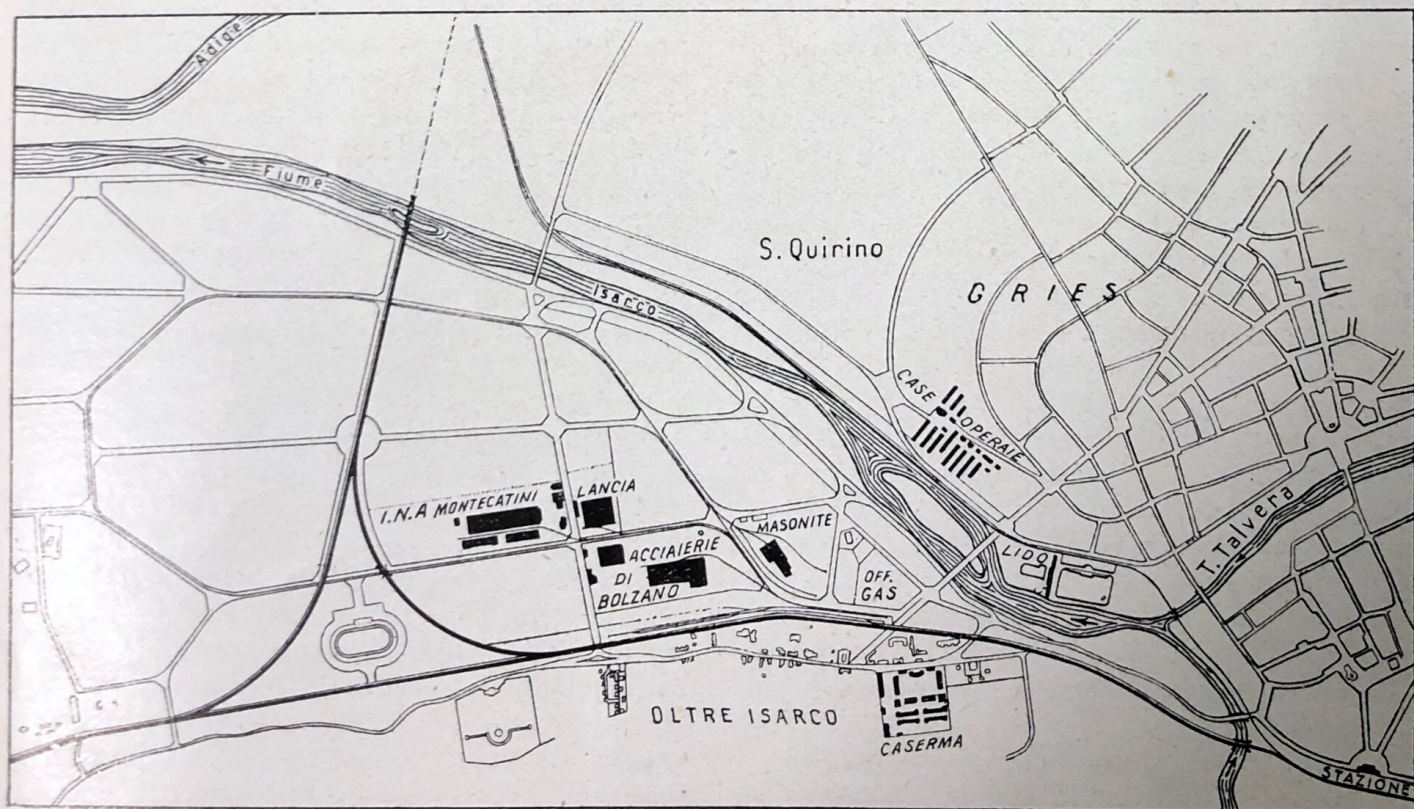
LE GRANDI OPERE DEL REGIME

BOLZANO E LA NUOVA ZONA INDUSTRIALE

Creata nel 1926, la nuova provincia di Bolzano restituiva alla città l'antico carattere di capitale della zona altoatesina, riconoscendole inoltre una delicata funzione morale da svolgere nelle sue relazioni con la Patria. Il Governo fascista, desideroso non solo di infonderle un più largo respiro in un nuovo clima spirituale e politico, ma anche di provvedere adeguatamente e sollecitamente alle sue esigenze economiche e commerciali, stabiliva le direttive di marcia per le quali Merano e le vallate atesine, sempre meglio attrezzate allo scopo, dovevano rifiorire e raggiungere l'importanza di centro di attrazione per tutte le manifestazioni turistiche e sportive; mentre a Bolzano, con accorta divisione di compiti, era assegnata la missione di centro commerciale e industriale. Lavori edilizî e stradali, idraulici e ferroviari, che attendevano da decenni, si sono attuati rapidamente, trasformando in breve l'aspetto e l'anima della nuova provincia di Bolzano.

Per il Capoluogo di essa, il Duce stabiliva due ordini di provvidenze, il primo di carattere urbanistico, consistente nella costruzione di appositi edificî pubblici destinati ad accogliere i nuovi ufficî amministrativi della provincia, e in un piano regolatore per disciplinare l'ampliamento della città, che in breve volgere di anni deve raggiungere i 100.000 abitanti (oggi Bolzano ne conta già 50.000, oltre la guarnigione, in confronto ai 24.000 del 1926). Il secondo ordine di provvidenze mira a imprimere un maggiore stimolo all'attività produttrice, promuovendo il sorgere di nuove industrie, a somiglianza di quanto si è fatto per Venezia, Livorno, Napoli e Trieste. A questo fine fu decisa la formazione

VEDUTA DELLA ZONA INDUSTRIALE DAL SERBATOIO D'ACQUA DELLE ACCIAIERIE DI BOLZANO. *(Fot. Giacomelli)*

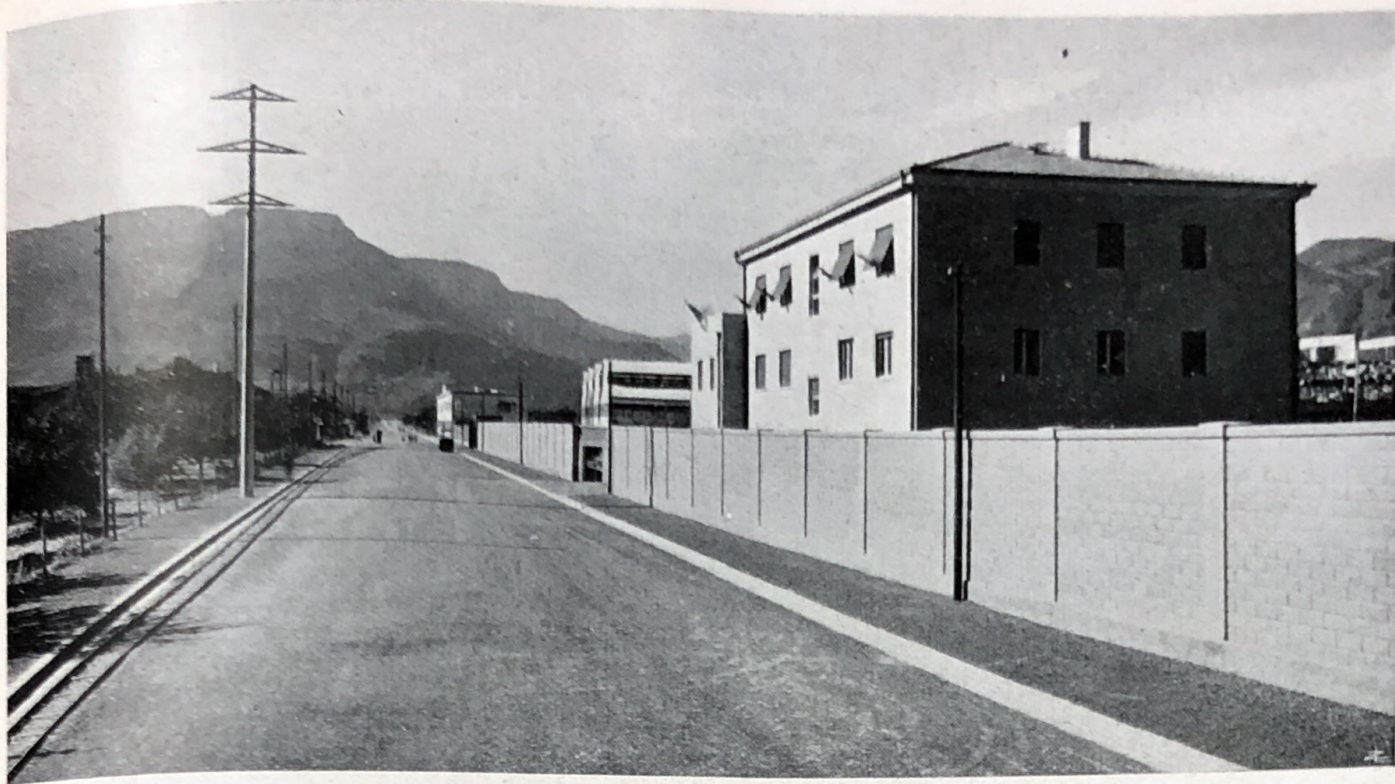
SCHIZZO PLANIMETRICO DELLA ZONA INDUSTRIALE, IN LOCALITA' AGRUZZO. *(Ufficio Tecnico Zona Industriale)*

UN FABBRICATO DEL QUARTIERE OPERAIO A SAN QUIRINO. *(Fot. Giacomelli)*

di una zona industriale per la città di Bolzano, e il 20 febbraio 1935, a Palazzo Venezia, un'accolta dei maggiori esponenti dell'industria italiana prendevano impegno di progettare e costruire i nuovi grandiosi impianti.

Il Prefetto di Bolzano, fedele esecutore degli ordini del Duce, agì prontamente sul Comune, il quale, con alacre spirito di collaborazione, designò subito, in località Agruzzo, un'area di 300 ettari, stabilendo un adeguato piano regolatore della zona. Di questi 3.000.000 di mq. sono a tutt'oggi occupati mq. 150.000, per strade, piazze ed impianti di servizî pubblici, 320.000 per stabilimenti in costruzione, e sono già concessi in opzione mq. 220.000 per eventuali ampliamenti delle nuove industrie.

Poichè l'Agruzzo è tutto sistemato e coltivato a frutteto, parve sulle prime che la formazione della Zona Industriale distruggesse un patrimonio agricolo di notevole importanza; ma basta citare alcune cifre per controbattere l'errata credenza. L'Agruzzo ha una estensione totale di oltre 2000 ettari; i 300 ettari impegnati per la Zona Industriale ne costituiscono poco più della settima parte; ma la occupazione effettiva si riduce attualmente a soli 30 ettari, poichè la utilizzazione totale della zona a scopo industriale avverrà necessariamente in un lungo decorso di anni, mentre va continuamente ampliandosi la sistemazione a frutteto di tutto il territorio sulla sinistra e sulla destra dell'Adige, da Bolzano a Merano, per un'estensione di diecine di migliaia di ettari.

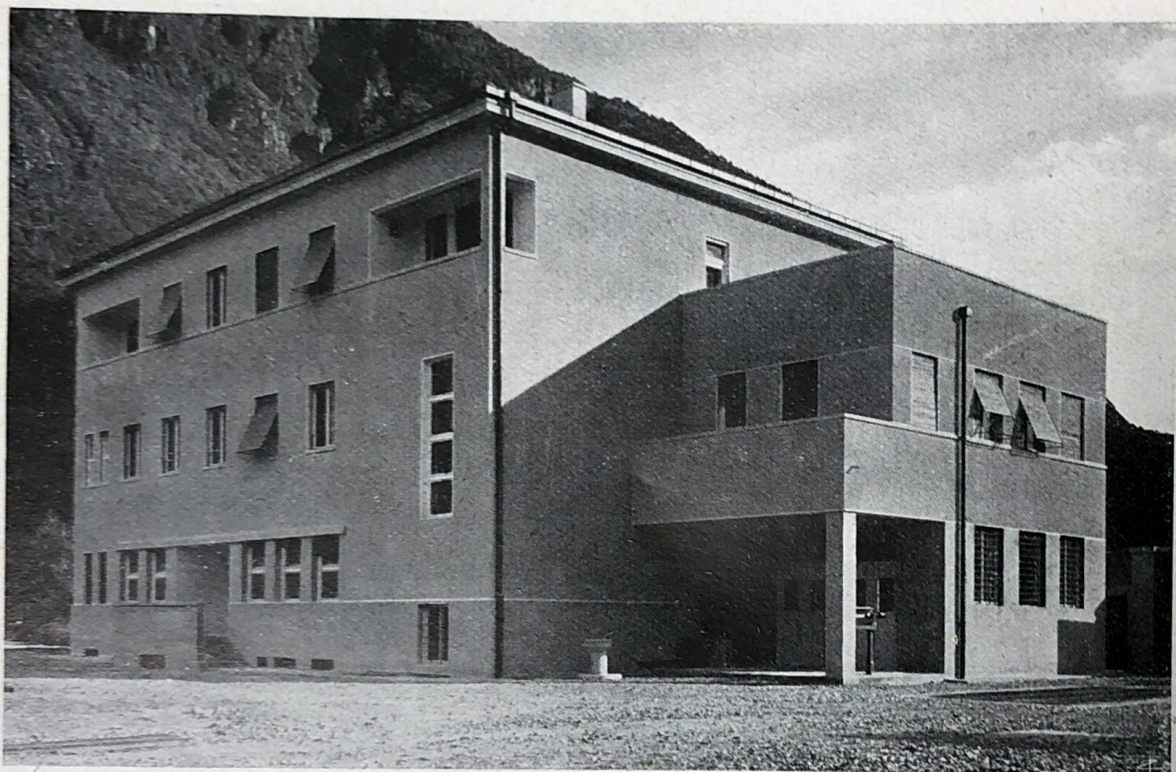
Questa grande iniziativa, voluta dal Duce a vantaggio di Bolzano, sarà una concreta affermazione delle energie realizzatrici della nostra razza. Essa ha trovato una confortante ed immediata rispondenza nelle forze vive dell'industria italiana ed un grande fervore di consensi e di azione in tutti gli Enti locali. Il Comune si è assunto l'onere della sistemazione della zona e della organizzazione dei servizî pubblici relativi, le Ferrovie dello Stato hanno quasi condotto a termine un sottopassaggio alla linea ferroviaria Bolzano-Trento per il diretto collegamento fra la strada del Brennero e la nuova trasversale della Zona. Alcuni chilometri di binarî sono già stesi per il raccordo dei nuovi impianti con l'apposito parco ferroviario. L'Istituto per le Case Popolari ed Economiche di Bolzano ha secondato alacremente il sorgere dei nuovi stabilimenti, iniziando la costruzione di quattro gruppi di case, che entro il primo semestre del 1937 provvederanno 2000 locali di alloggio alle maestranze; ed è già noto che le case popolari di Bolzano saranno fra le migliori d'Italia per la razionale distribuzione dei locali, per l'accuratezza e finitezza dei particolari costruttivi, per la modicità dei costi e dei prezzi.

L'apporto dell'industria italiana allo sviluppo della nuova Zona industriale di Bolzano, che sorge ultima fra le consorelle di altre città, è stato addirittura imponente: quattro fra le maggiori industrie nostrane hanno accaparrato, tra aree di immediata occupazione ed aree previste per successivi ingrandimenti, oltre un quinto della superficie totale della Zona; lo stabilimento della « Lancia » di Torino darà lavoro a 400 operai, con una produzione mensile di circa 200 tonnellate di getti di metalli diversi. L'installa-

LA STRADA TRASVERSALE DELLA ZONA VISTA DALLA LINEA FERROVIARIA VERONA-BOLZANO. *(Fot. Giacomelli)*

zione dei macchinarî modernissimi avverrà, in questo nuovo stabilimento industriale, con un ritmo che consenta una produzione a ciclo, per modo che le fasi di lavorazione si susseguano con criterî di continuità nel tempo e nello spazio. Tutto il complesso risponderà ai recenti criterî di un lavoro scientificamente controllato.

La Società Anonima Acciaierie di Bolzano, costituita dal gruppo « Falck », si propone di erigere uno stabilimento per la produzione di tutta la gamma degli acciai speciali per utensili, per costruzione, per pezzi caratteristici di macchine e motori, acciai inossidabili, ecc. Lo stabilimento occuperà un'area di 115.000 mq.

LA STRADA TRASVERSALE DELLA ZONA VISTA DALL'ARGINE DEL FIUME ISARCO. *(Fot. Giacomelli)*

UNO DEI CAPANNONI DELLE ACCIAIERIE DI BOLZANO.

(Fot. Giacomelli)

I LUMINOSI UFFICI DELLE ACCIAIERIE DI BOLZANO.

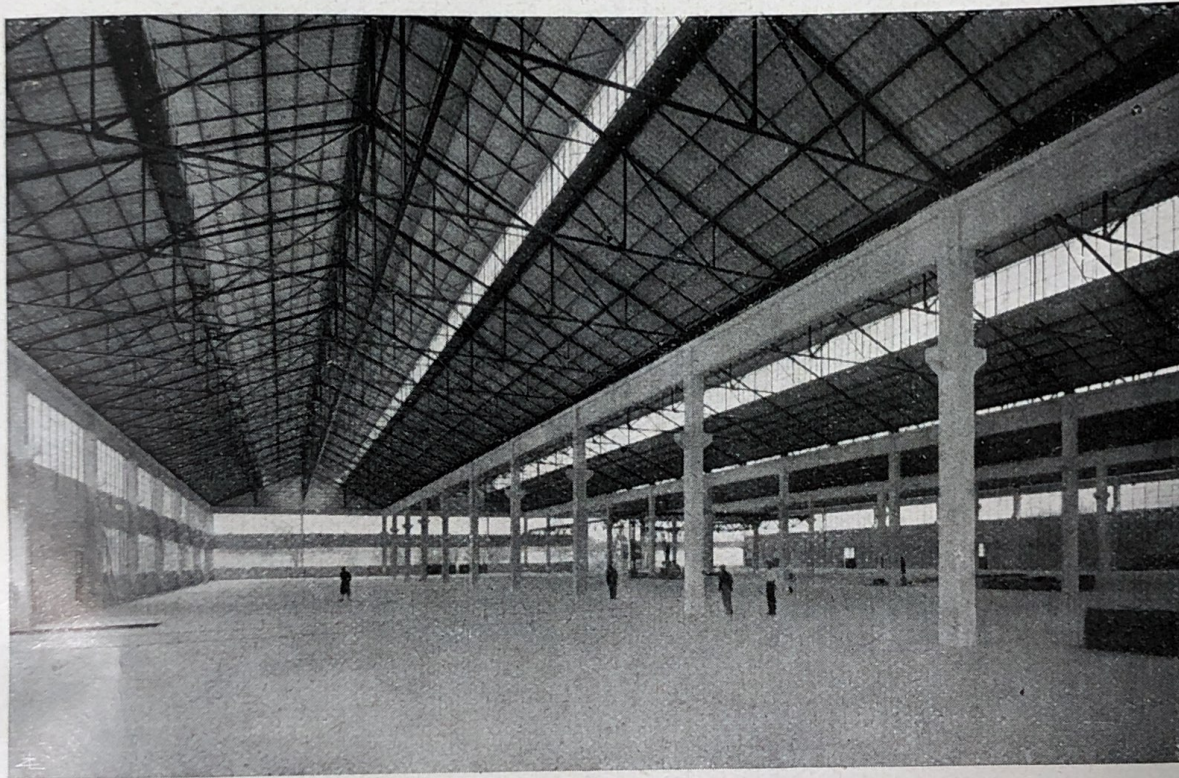
(Fot. Giacomelli)

Un'altra grande industria, sorta col preciso intento di emancipare il nostro Paese, nei limiti del possibile, dal pesante e spesso esoso fardello dell'importazione dei metalli non ferrosi e segnatamente del rame, è quella dell'« I. N. A. », che produrrà da 7000 a 9000 tonnellate annue di alluminio metallico, valutabile a circa 50 milioni di lire annue e capace di alimentare un complesso di industrie aderenti, darà sicuro sostentamento a circa 2000 famiglie. Dalle miniere di bauxite dell'Istria, alla fabbrica di Porto Marghera (dove la bauxite viene trasformata in allumina); dallo stabilimento di Bolzano a quello di anodi a Narni, dai vari impianti di laminazione, trafilatura, fonderia, forgiatura, sino alle fabbriche di oggetti finiti, la nuova industria impiegherà oltre 6 milioni di ore di lavoro offerto a braccia italiane, con un prodotto annuo valutabile a circa 80 milioni di lire, costituito già per il 97 % esclusivamente di materie prime, energia e lavoro nazionali.

Un materiale di particolare interesse per il nostro mercato verrà prodotto negli Stabilimenti della Società Anonima Fratelli Feltrinelli, la quale, in accordo con una consorella americana, lancerà un nuovo prodotto, la « Masonite », che può definirsi il legno ricostituito, dopo essere stato sfibrato. Questo materiale, per le sue spic-

VEDUTA GENERALE DELLO STABILIMENTO «LANCIA».

(Fot. Giacomelli)

LA VASTA FONDERIA DELLO STABILIMENTO «LANCIA».

(Fot. Giacomelli)

cate caratteristiche di indeformabilità, di durezza, di compattezza e di omogeneità, va trovando sempre maggiore applicazione nell'edilizia, negli impianti frigoriferi, nella costruzione dei veicoli di ogni tipo, nella marina, nel mobilio e nell'arredamento in genere. Nuovi orizzonti, quindi, si aprono all'industria italiana.

Tra le iniziative minori, sono già in avanzata costruzione gli impianti di una fonderia di ghisa, di una segheria di legnami, di una tintoria; mentre si stanno concretando i progetti per il sollecito impianto di altre industrie.

La nuova Zona Industriale di Bolzano, testè inaugurata, appartiene alle grandi iniziative del Regime, che fonda città, redime le terre, ha conquistato l'Impero.

Da questa succinta rassegna, che mostra con quanto fervore si va attuando la Zona Industriale di Bolzano, dal Duce nostro ideata e voluta, si trae motivo di orgoglioso compiacimento per le virtù della nostra razza, che ha trovato in sè e nel nuovo regime forza, energia e mezzi per creare dal nulla, o quasi, una potente città industriale all'estremo lembo della Patria, simbolo e documento della nostra incrollabile volontà.

EMILIO EMMER

GALLERIA DI SERVIZIO DELLE SALE FORNI DELLA INDUSTRIA NAZIONALE ALLUMINIO (MONTECATINI). (Fot. Giacomelli)

VEDUTA GENERALE DAL LATO DI LEVANTE DELLO STABILIMENTO DELLA INDUSTRIA NAZIONALE ALLUMINIO. (Fot. Giacomelli)

LA PIU' SPORTIVA PRINCIPESSA DEL MONDO

Chi vive lontano dalle Corti, cioè la quasi totalità dei mortali, imagina ancor oggi una Reggia come un palazzo fiabesco, pieno di tutti gli splendori, popolato da personaggi stilizzati nelle sfolgoranti uniformi, inchinantisi fino a terra al passaggio dei Sovrani; i quali, stringendo in pugno lo scettro, incedono austeri, maestosi e compassati come automi attraverso gli androni e le sale, per andare ad assidersi sugli scranni del trono a dare udienza.

Alcunchè di simile accadrà forse tuttora in qualche Reggia di questo mondo, ma questo fastoso e antiquato cerimoniale non ha nulla a che fare con quello della Corte d'Italia, dove le LL. MM. RR. e II. Vittorio Emanuele III ed Elena regnano nella più completa e schietta semplicità.

Eulalia di Borbone così descrive, in un suo libro recentemente apparso (1), un pranzo a Corte, a cui fu invitata dai nostri Sovrani, insieme con l'amica sua Contessa Pereira: «...Fui molto impressionata dall'estrema semplicità delle usanze dei Reali in Quirinale. Vittorio Emanuele stesso, circondato dai suoi ufficiali d'ordinanza, ci aspettava all'ingresso del Palazzo per condurci nella sala, dove ci aspettava la Regina, assai modestamente vestita, con i suoi figli.

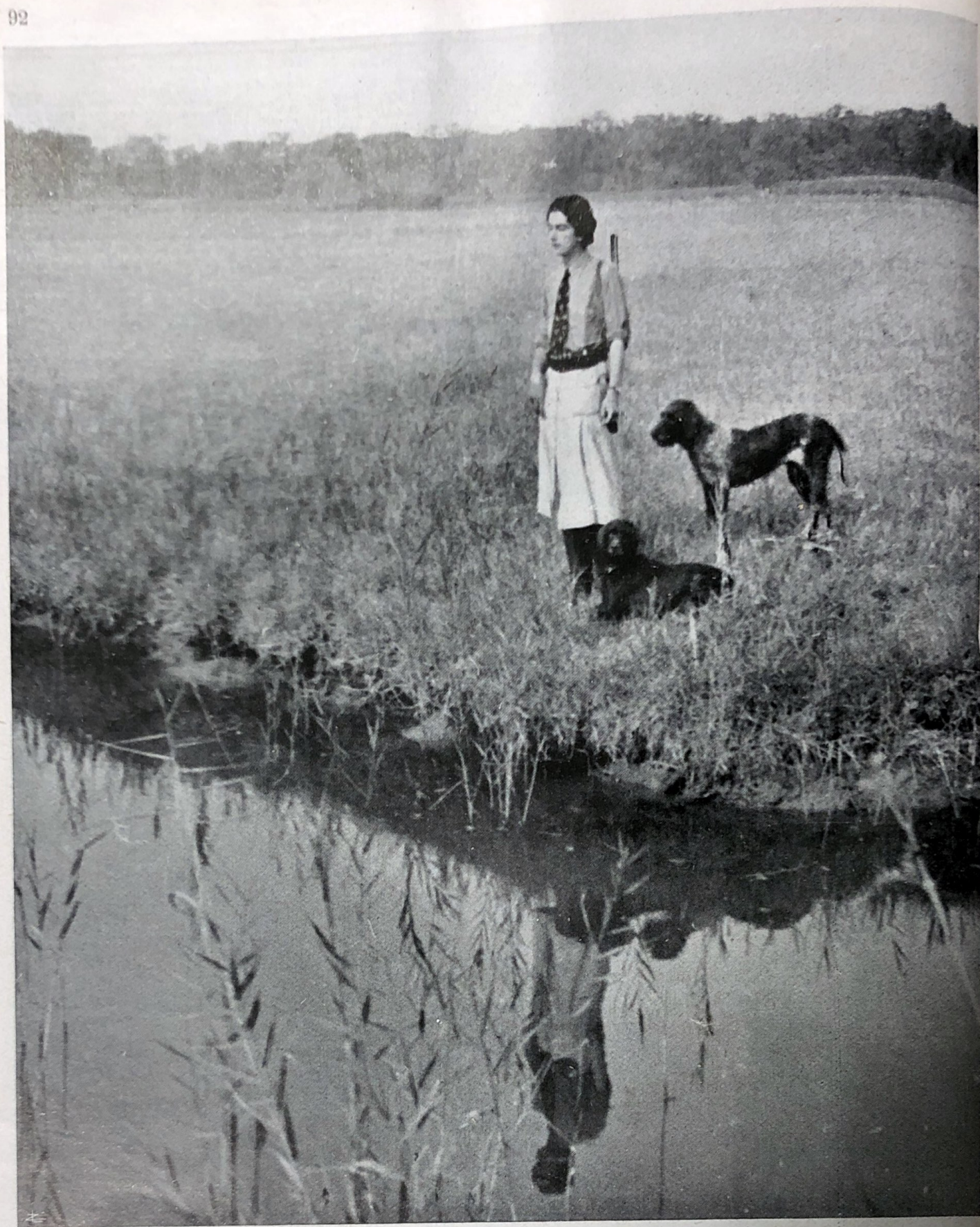
«Il pranzo fu semplice, di una squisita intimità, con una sola dama d'onore. Potei conoscere le abitudini della bella Montenegrina che, sorridendo con la più grande naturalezza, mi parlò delle sue cure per la casa e per i figli.

«La Regina è infatti la migliore e la più modesta delle madri di famiglia, adorata dal marito

(1) Eulalia di Borbone: *Nelle Corti d'Europa* - Fratelli Treves, Milano 1936.

e dai figli e da tutti coloro che la circondano. Non dame di corte che soprintendano all'abbigliamento, non cameriste che assistano alla toletta della principessina Maria, che si veste da sola e riordina personalmente la sua camera, come usava fare sua madre da giovinetta. Vi sono dei sovrani detronizzati e ricchi industriali che fanno una vita assai più lussuosa di questi sovrani esemplari. Vittorio Emanuele è sempre il medesimo uomo affabile e semplice, appassionato collezionista e studioso, che conobbi or sono 40 anni alla Corte d'Inghilterra, quando era principe di Napoli. Quanto alla regina Elena, nata principessa del Montenegro, non ha mutato le abitudini semplici della sua giovinezza. La sua pura bellezza greca le valse un trono, ma ella è rimasta la figlia del re leggendario che, come in una scena pastorale, rendeva personalmente giustizia ai suoi sudditi.

« Vittorio Emanuele ed Elena hanno fatto un matrimonio d'amore e vivono in perfetta armonia, circondati dal rispetto di tutti. Mai nessuna ombra sfiorò la tranquillità di questa famiglia.

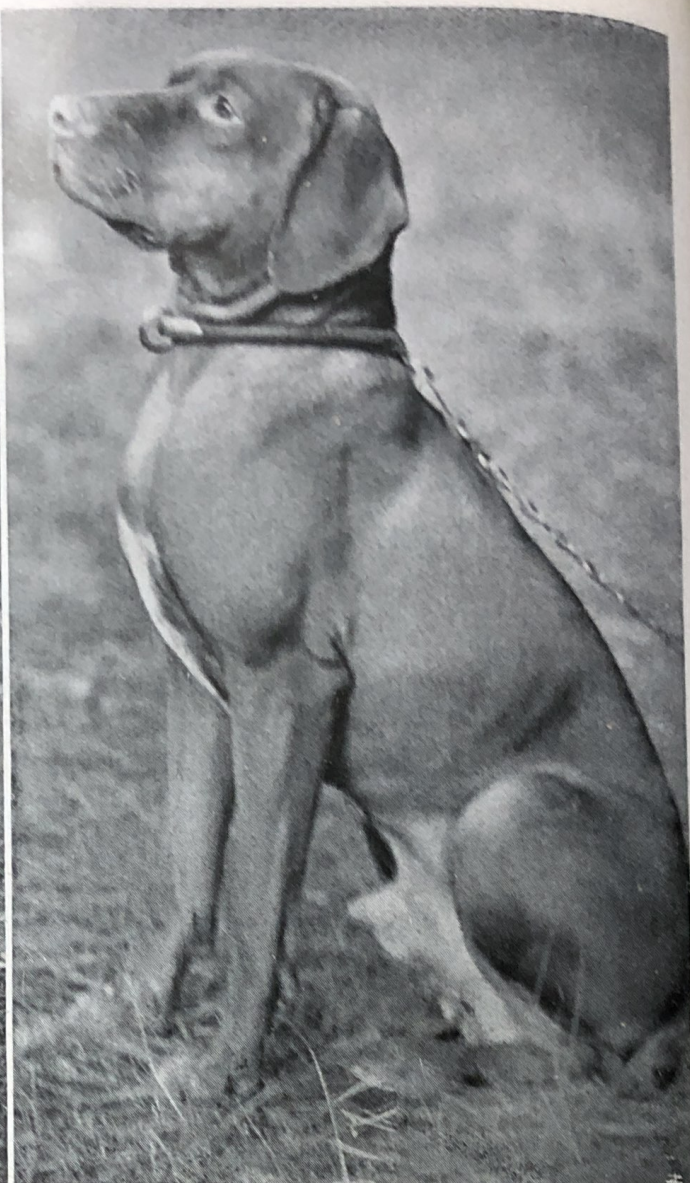
Questa fotografia, come le altre che precedono e seguono, furono eseguite dall'egregio nostro Collaboratore, durante una partita di caccia dello scorso autunno nella Reale Tenuta di San Rossore, e costituiscono una documentazione inedita ed eccezionalmente interessante dell'attività sportiva della Principessa Jolanda che il lettore può qui ammirare in compagnia del suo stallone berbero « Borak » e dei suoi cani preferiti, nei più diversi atteggiamenti e momenti della caccia, suo sport preferito.

che fa una vita ritirata, ma piena di un'affettuosa intimità: fiore che sboccia raramente nelle reggie di questo mondo ».

Educata in questi principî, come poteva la primogenita dei Sovrani d'Italia non crescere amante della vita semplice e modesta, tutta imperniata sulle intime gioie della famiglia?

Non appena Jolanda aprì gli occhi alla luce, nel tepore di una primaverile alba romana, ricevette da un vivido raggio di sole il crisma delle sue luminose aspirazioni future; fuori, le rondini intrecciavano voli e stridevano gioconde. Già la natura la chiamava all'aperto, a godersi l'aria pura, il profumo dei fiori, il verde della campagna e il cielo sereno, che sono le maggiori attrattive del creato, di cui nemmeno una figlia di re può schivare il fascino irresistibile. Jolanda crebbe sana, bella e vivace, sotto gli occhi ammirati degli augusti Genitori e di tutto il popolo italiano, che la idolatrava.

Le prime manifestazioni ginniche di quella che doveva poi divenire la più sportiva principessa reale del mondo, risalgono... ai non infrequenti capitomboli dalle sedie, quando le gambette non la reggevano ancora.

Poi, sbrigliatasi prestissimo dalle dande, afferrate con le fragili manine le redini lucenti di un focoso destriero... di legno, dono graditissimo della Madre, per delle ore di seguito la piccola non si stancava di spronarlo ai galoppi più sfrenati della sua fantasia; certo già pregustando nell'intimo le emozioni che dovevano poi procurarle i più generosi puro sangue delle scuderie reali, condotti con fermezza all'ostacolo.

In seguito, quando fu più grandicella, le venne fatto omaggio di alcuni somarelli sardi, i quali si prestarono, docili e pazienti, alle prime esercitazioni della Principessa, che divenne presto così brava da promuoversi a maestra di equitazione delle sorelline.

« BETHIAR » E SUO FIGLIO « DELFINO », BELLISSIMI BRACCHI UNGHERESI DI S. E. IL CONTE CARLO CALVI DI BERGOLO.

ED ECCO « ROLLINO », L'OTTIMO BRACCO TEDESCO DELLA PRINCIPESSA JOLANDA, NELLA CARATTERISTICA POSIZIONE DI « FERMA ».

Al settimo compleanno doveva poi giungere in San Rossore la meraviglia delle meraviglie: una coppia di *poney*, dono di S. M. il Re; di cavallini in carne ed ossa, ma di proporzioni ridotte, cavallini in miniatura.

La gioia di Jolanda fu al colmo: non si stancava di rimirarli mentre mangiavano nella scuderia, di accarezzarne la criniera serica e il collo di raso, o di porger loro le zollette di zucchero di cui erano ghiottissimi, e infine di montarli nelle ore stabilite.

Ma un d'essi, non ancor domo, si mostrava, anzi, piuttosto ombroso: e fu proprio cavalcando quest'ultimo che la piccola ricevette il battesimo del fuoco. Di fuoco si trattava veramente, perchè fu un colpo di fucile, sparato da Re Vittorio nella selva vicina, che spaventò la bestiola montata dalla Principessina, volgendola in fuga improvvisa. Jolanda non si perdette d'animo: strinse più forte le ginocchia, s'incollò alla sella, divenne addirittura una cosa sola col cavallino imbizzarrito, e anzichè trattenerlo, ne mollò le redini e ne secondò il galoppo entro i sentieri del bosco, ov'erasi avventurato... Che lunga corsa, che velocità inebriante, quali indimenticabili emozioni, nell'insinuarsi, a quell'andatura travolgente, tra i cespugli e gli arbusti! Poi, infine, il *poney* fu domato un po' dalla stanchezza e più ancora dal polso ferreo della padroncina, e nuovamente obbedì alle redini, rompendo dall'impetuoso galoppo al trotto e dal trotto al passo e lasciandosi guidare, docile, verso la stalla.

Intanto l'amore della Principessa Jolanda per le bestie si manifestava in mille guise: essa non amava soltanto i cavalli, ma anche i conigli di elette razze e i polli cinesi, che popolavano uno speciale recinto del Gombo (simile a un'arca di Noè vista col canocchiale rovesciato) insieme alle caprettine e alle pecorelle, e ai cani di ogni genere, specialmente cani da caccia del suo augusto Genitore. In questo suo affetto si rivelava a pieno l'amore per quello *sport*, che doveva sommergere presto ogni sua altra predilezione: l'amore per la caccia. Ed ella fu prima cinofila, poi cacciatrice. Aveva i suoi particolari allevamenti di cani, e quando compariva sulla soglia del canile, era tutto un guaire di cucciolini scodinzolanti, un uggiolare di cani adulti che starnutivano a festa e correvano a lambire quella delicatissima mano, che aveva per loro tenerezze così commoventi e leccornie così prelibate. I progressi di cacciatrice della Principessa Jolanda sono documentati in tutte le loro fasi dalle numerose e disparate armi ch'ella conserva gelosamente nel suo piccolo arsenale. Si va dagli innocui schioppi a canna di latta, ci-

« PLUK ». ALTRO MAGNIFICO BRACCO TEDESCO DELLA PRINCIPESSA JOLANDA.

melio dei bambini di tutto il mondo, alle carabine ad aria compressa, dalla balestra alla carabina Flobert, dai fucili del 32 e del 28 alla doppietta del 20, calibro massimo da lei adoperato, del quale ancor'oggi si serve per tutta caccia.

Ogni vero cacciatore intuisce quali dovettero essere le ineffabili, indimenticabili emozioni della piccola seguace di Diana ai primi successi nelle stoccate a volo agli uccelli, o nel fermare in piena corsa lepri e conigli selvatici, e grandissima pure dev'essere stata la soddisfazione dei Sovrani, che le furono guida in quest'esercizio salutare, vedendo i rapidi progressi della loro figlioletta e allieva, la quale preferiva alle prime luci dell'alba accompagnarli nei freddi capanni per dar la caccia agli acquatici e seguirli coi cani nelle praterie gelate dalla brina o nei boschi roridi di rugiada, saturandosi le vesti di umidità, piuttosto che starsene a poltrire ancora per delle ore nel dolce tepore delle coltri.

La conflagrazione europea sorprese Re Vittorio tra le gravi cure dello Stato e le intime gioie della famiglia. Da quel momento egli fu il « Re Soldato », che percorse incessantemente i settori più battuti del fronte, per rendersi conto personalmente della situazione del nostro esercito; che fe-

ce soste ai Comandi per rendersi conto delle azioni in corso o in preparazione; che si fermò nei trinceramenti a parlare coi soldati, chiedendo notizie delle loro famiglie, confortandoli con l'esempio e con la parola.

S. M. la Regina, soffocando nel suo intimo le proprie ansie per l'Augusto Sposo, e facendo voti per la vittoria delle nostre armi, si prodigò invece in opere benefiche e nell'assistenza ai feriti, che volle far ricoverare anche in un ospedale improvvisato nella stessa Reggia. A questa assistenza morale volle partecipare anche l'adolescente Principessa Jolanda. I suoi occhioni neri e lucenti di pietà contribuirono spesso a lenire le piaghe dolorose dei feriti e a sollevare i cuori abbattuti alla speranza.

Finì la guerra con la vittoria delle nostre armi. Tornarono i soldati d'Italia: tornò il Re Soldato alle cure interne dello Stato e alle intime gioie della Sua regale famiglia, che lo consolava delle sopraggiunte amarezze.

Jolanda riprese con nuova lena gli *sports* preferiti: divenne sempre più valente e più audace nell'equitazione, sempre più appassionata per la caccia, sempre più esperta tiratrice.

Tra gli esercizi sportivi nacque l'amore e nel-

la primavera luminosa del 1923 si celebrarono le nozze della Principessa amazzone e cacciatrice col Conte Carlo Calvi di Bergolo, gran cavaliere e appassionato di tutti gli *sports* cari a Jolanda di Savoia.

Vita movimentatissima per le LL. EE. i Conti Calvi è quella che s'inizia da questo momento: concorsi ippici, mostre canine, gare automobilistiche, aviatorie, di tiro a volo, raduni di canottaggio e sciatori li hanno sempre presenti, spesso partecipanti. Molte mostre e le principali gare vantano anzi l'alto patronato di S. E. la Contessa Calvi di Bergolo.

Le partite di caccia, a cui prendono parte in ogni regione d'Italia, si susseguono a breve distanza, in tempo di apertura. Rollino e Pluk, bracchi tedeschi di S. E. la Contessa, Delfino e Eethiar, bracchi ungheresi di S. E. il Conte, e i restoni italiani e gli altri magnifici cani da caccia hanno un bel da fare per seguire i loro padroni oggi, domani e... posdomani!

Ma sopra a tutto stanno le cure materne; perchè la primogenita dei nostri Sovrani, prima che amazzone, prima che cacciatrice è, come S. M. la Regina Elena, madre amorosa. Certo Ella ricorderà che a sei anni l'augusta Madre le aveva donato una piccola, ma perfetta macchina da cucire, fatta in modo da non mettere in pericolo le sue minuscole dita, per cucire con essa gli orli ai pannolini dei bimbi poveri. E ricorderà pure che il 1º giugno del 1909, quando Ella compì gli otto anni, la Madre volle farle conoscere tutti i 250 orfani ricoverati in Roma, preparando per essi — con l'aiuto dei figli — un pranzo che li ristorasse, nel salone da ballo della Reggia.

Chi sa quante volte Ella rammemora alle sue bambine quella macchina da cucire e il santo scopo a cui serviva; e chi sa che le piccole non Le abbiano chiesto anch'esse un dono simile, per cucire qualche piccolo indumento destinato a bambini infelici!

Tutte e tre le bimbe, Maria Ludovica, Vittoria e Guia, frequentano regolarmente, con ottimi risultati, l'Istituto parificato delle Figlie dei Militari. La maggiore, di 13 anni, frequenta la III classe ginnasiale. Il maschio, Pier Francesco, non avendo ancora tre anni, non va a scuola; ma S. E. la Contessa già gli insegna pazientemente tante utili nozioni, che quando incomincerà gli studî salterà le classi a due a due, premio meritato a questa sua precoce ginnastica mentale, costantemente accompagnata a quella fisica. Tutti i figliuoli della Principessa sono robusti, sani e svelti, amanti della vita all'aperto e amici delle bestie. Quando sono in campagna trascorrono ore di vivace allegria coi loro cagnetti, coi ciuchini sardi, coi polli e coi conigli. Tutte e tre le bimbe sanno nuotare benissimo e ancor meglio andare in bicicletta. La maggiore monta già a cavallo con elegante disinvoltura ed ha già ucciso dei conigli selvatici, dei fagiani e delle lepri, col suo piccolo fucile di calibro 28.

Nel periodo della sua residenza invernale a Torino, S. E. la Contessa

Calvi, assorbita dalle cure familiari e da quelle di molte benefiche istituzioni cittadine (è anche Presidente dell'opera degli anormali psichici della città), può dedicarsi assai meno ai suoi *sports* preferiti; ciò nonostante monta giornalmente a cavallo, tempo permettendo, insieme con S. E. il Conte, Comandante il Reggimento Nizza Cavalleria, e prende parte alle cacce a cavallo.

La domenica le LL. EE. vanno di solito a caccia nei dintorni, accompagnati da alcuni amici; e quando la caccia è chiusa, si dedicano invece agli *sports* invernali.

In autunno, non manca mai un viaggetto a scopo venatorio in Sardegna, ad invito dei Conti di Sant'Elia, presso i quali si trattengono una quindicina di giorni. Quasi ogni anno partecipano a cacciate al camoscio e ai galli di monte sulle Prealpi, e accettano di prender parte a qualche battuta alle starne o ai fagiani, organizzata da amici proprietari di riserve, nel Senese. Non disdegnano poi intervenire a partite di caccia alle allodole in Maremma, nel culmine del passo, e ottengono eccezionali medie di vittime sparando a questi uccelletti che hanno il volo difficile, all'alzata, quasi quanto i beccaccini.

In San Rossore, ospiti dei Sovrani, trascorrono lunghi periodi in assoluto raccoglimento e in una quiete idilliaca: talvolta organizzano gare di tiro al piccione e, in gennaio, dànno una «caccerella» al cinghiale, alla quale invitano alcuni buoni fucili, perchè il terreno da circuire è amplissimo e bisogna supplire col piombo ben diretto e ben centrato alla rarità delle poste.

Ma qualunque buon fucile si cimentasse in gara con la doppietta di calibro 20 di S. E. la Contessa Jolanda Calvi di Bergolo correrebbe il rischio di far una assai meschina figura, perchè la più sportiva Principessa del mondo può ben personificare per bellezza ed abilità la stessa Diana cacciatrice, cioè la più sportiva dea della mitologia.

Testo e fotografie di

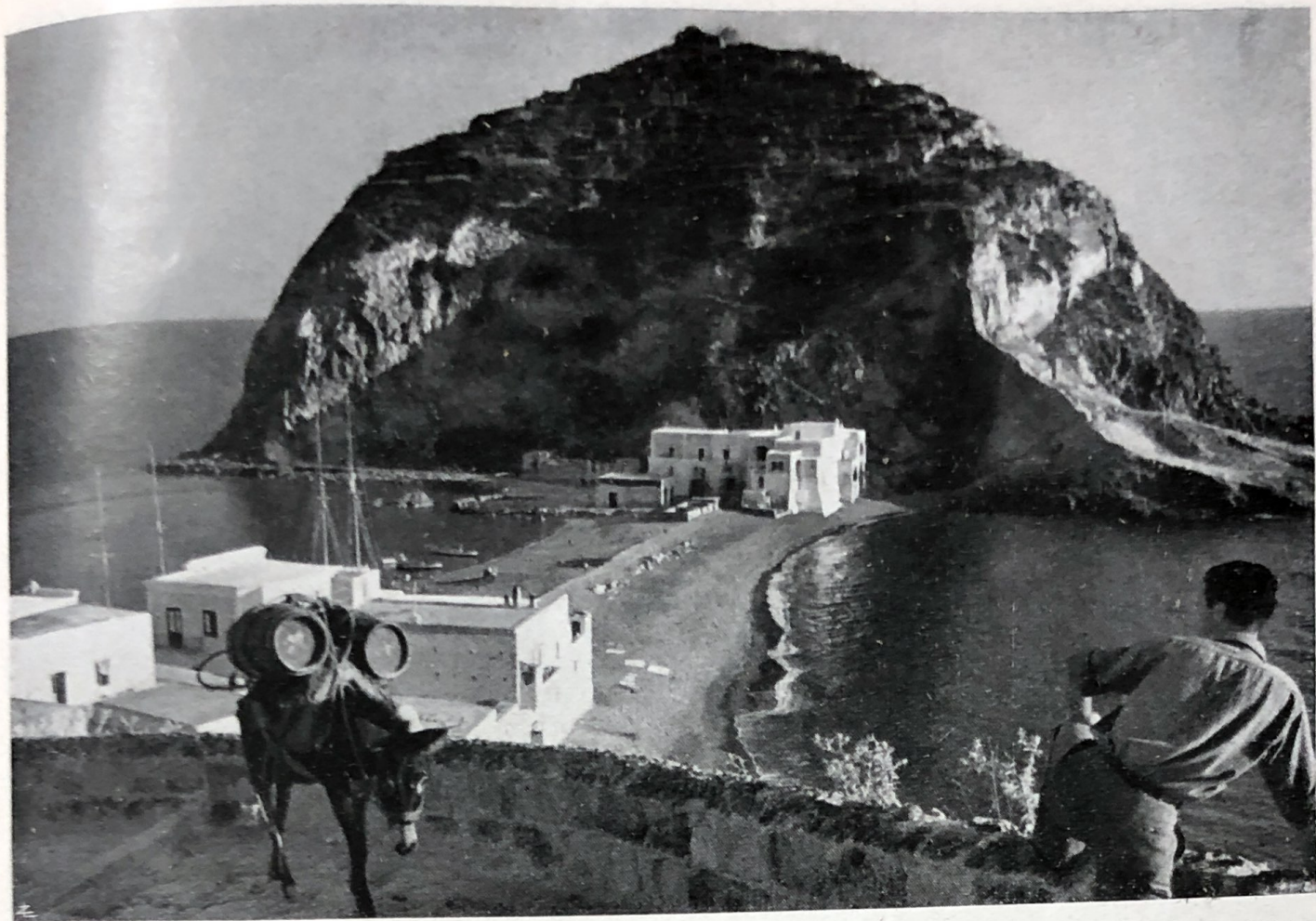
ERMANNO BIAGINI

VAGABONDAGGI PARTENOPEI

SANT'ANGELO D'ISCHIA

Verso l'estrema parte dell'isola d'Ischia, in alto, in un trionfo di vegetazioni, tra le sfumature di verde che variano da una collina all'altra a seconda delle macchie di frutteti, di viti o di forre che coprono i declivi, ecco la piccola chiesetta di Sant'Angelo d'Ischia, che dà nome al pittoresco casale. Un isolotto avanzato ed unito alla terraferma da una specie di piccolo istmo. Fu piazzaforte al tempo delle guerre aragonesi ed angioine. Della regia torre eretta per custodia delle coste e crollata per esplosione di bombarde nella battaglia tra la flotta anglosicula ed il presidio reale, al tempo dell'occupazione francese, non restano che miserevoli ruderi. Malinconia dei ricordi!

Dell'isola di Ischia, dalla parte più meridionale alla estrema punta occidentale di Forio, quella di Sant'Angelo è la insenatura più pittoresca, più luminosa, più densa di vicende vulcaniche, che ne rendono il suolo addirittura un'unica sorgente viva di acque minerali e di caverne naturali per i bagni. Che se ne siano giovati i Romani antichissimi, e ancora prima di essi gli Etruschi e i Greci, non è dubbio. E' di poco più di un cinquantennio l'episodio di alcuni pescatori di Succivo — una valle racchiusa tra i casali e le campagne di Panza e Serrara Fontana — i quali, sedotti dal «tesoro» promesso in sogno ad uno stagnino del luogo, e scavando nella sabbia, rinvennero, se non la ricchezza, alcune monete di bronzo di epoca romano-etrusca, documento di un'antichissima vita civile su queste spiagge.

Si stende Sant'Angelo alle pendici del promontorio e si inerpica e si fraziona in collinette, come minuscoli casolari su di un presepe. Vita contemplativa e patriarcale quella dei Santangiolesi, la quale trova una mistica rispondenza nella mentalità e nello spirito degli isolani e dei villeggianti tedeschi — quasi unici stranieri — i quali, scoperta la bellezza dell'isola, le rimangono da anni fedeli. Una grande pace è nell'aria. Solitudine. Silenzio. Niente ufficio postale, niente ufficio telegrafonico. Le notizie urgenti «all'armatore», all'isolano o al forestiero, si fermano a Serrara Fontana, piccolo Comune lontanissimo sulla montagna. Dalla scorciatoia mal tracciata ed irta di masse di lava, di ciottoli e di asperità del terreno una vecchietta, mummifica-

SULLA VASTA CALOTTA DI TUFO GRIGIO, I RUDERI DELLA « TORRE » DI SANT'ANGELO D'ISCHIA. *(Fot. U. Körte)*

LE PINGUI BOTTI DI VINO SI ALLINEANO, IN ATTESA DELL'IMBARCO, SUL PICCOLO MOLO DI SANT'ANGELO. *(Fot. U. Körte)*

ALL'OMBRA DEL « GOZZO » TIRATO IN SECCO, SI PREPARANO LE RETI, LE « MASSE » E GLI UTENSILI PER LA PESCA NOTTURNA AL LUME ROSSASTRO E INSIDIOSO DELLE « LAMPARE ». *(Fot. U. Körte)*

ta dagli anni, reca il messaggio fin giù a Sant'Angelo e ritorna, infaticabile, per lo stesso ripido sentiero e con venti soldi, mancia fissa, ravvolti gelosamente in una nocca della logora sottoveste. Nessun piano regolatore per il gruppo di casette e di viuzze di Sant'Angelo: si cammina alla meglio fra gomene e utensili da pesca, tra un odore di salmastro e di alghe, tra « gozzi » tirati a secco e reti distese. In un'antica casamatta è lo spaccio dei tabacchi, dove si accede attraverso le molte arcate sulle quali poggia il basso fabbricato. Il retrobottega è adibito a sala da ballo, dalla quale, per un'intercapedine, si accede alla botteguzza del barbiere.

Sole e silenzio. Nelle lunghe sere d'inverno, al mormorio del mare, che carezza il lido con un fruscio come di foglie smosse da un venticello estivo, si alterna il ritmo rauco di un *fox trott*: è il grammofono del tabaccaio che offre uno svago agli studenti forestieri, raccolti intorno ad un tavolo, con i volti arrossati dalla birra, immobili, muti ed assorti. Poco più di trecento abitanti conta il Comune di Sant'Angelo; un piccolo popolo di pescatori così estraneo alla vita del mondo, così lieto d'esserci. Ogni isolano ha nell'anima un'istintiva tendenza alla pittura: nelle loro casette bianche, linde, che hanno uno spiccato carattere orientale, non manca mai un dipinto ad olio — fatica particolare del pescatore — riproducente una vela, lo scoglio di Sant'Angelo, una nave da carico in partenza per Tunisi, verso la costa, cioè, dove ogni santangiolese traffica il vino delle sue terre. La grande goletta dalla ricca velatura troverà al ritorno tutto pronto per essere tirata a secco sulla spiaggia della piccola baia. Ecco l'argano con cui la ciurma, per mezzo di una gomena e di un ingranaggio a catena, farà scivolare dolcemente sulle « falanghe » unte di sego il grande scafo per trarlo dal mare all'asciutto sull'arena della spiaggia, dove attenderà il momento di riprender la rotta con un nuovo carico, asciugando frattanto la carena al buon sole, mentre i ragazzi giuocheranno alla sua vasta ombra.

LE GRANDI GOLETTE DALLA RICCA VELATURA VENGONO TRATTE A SECCO SULLA SPIAGGIA. *(Fot. U. Körte)*

LA CARATTERISTICA « MISCHIATURA » DELLE ACQUE DELLE VARIE FONTI. *(Fot. U. Körte)*

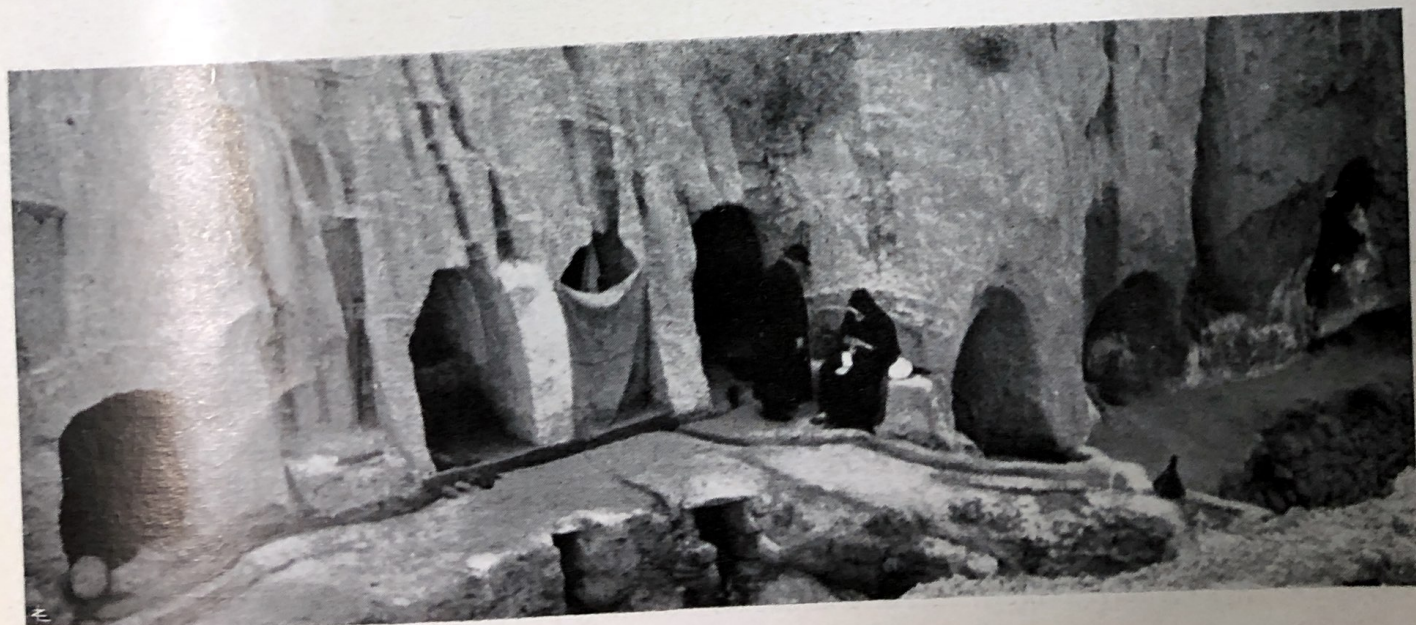
IL GRANDE RUDIMENTALE ARGANO SULLA SOLATÌA SPIAGGIA DI SANT'ANGELO D'ISCHIA.

(Fot. U. Körte)

Piccolo popolo raccolto nella sua primitiva mentalità, senza contatti, senza traffici nemmeno col resto dell'isola occidentale; piccolo popolo ospitale, sognatore, spirituale, come tutte le creature del mare purificatore, chè ogni Santangiolese vive un terzo dell'anno sulla sua nave a vela, lungo i mari della Tunisia e della Spagna, in quelle lente navigazioni che ricordano i viaggi interminabili dei marinai sorrentini del primo ottocento; un popolo non ancora per buona ventura scoperto dalla folla borghese delle grandi città, ignorato dai turisti e soltanto noto ad una breve colonia di Tedeschi. Non è molti anni che uno di essi, un giovane ed agiato studente, non resistette alla poesia del chiaro di luna di una notte di autunno e nel linguaggio internazionale dell'amore aprì il suo cuore ad una piccola e bionda e bella figliuola di pescatore, e la sposò. Ma la ragazza, dopo che ebbe girato le più vaste città del mondo, istruendosi e raffinandosi con sorprendente rapidità, cedette alla nostalgia dell'umile sua spiaggetta e le si intristirono i begli occhi e le si appassirono le guance. Quando, dalle bocche di Procida sul mare d'Ischia, al suo sguardo ansioso apparve la costa natia di Sant'Angelo, fu vinta da una crisi di singhiozzi e di scoppi di risa nervosi, che preoccuparono non poco il flemmatico ma tenero sposo tedesco. Ella, ora, dirige una piccola « *Pensione per forestieri* », l'unica che esiste nell'isolotto.

Per lo stretto burrone che sbocca sulla spiaggia dei « Maronti », si giunge a « Cava Oscura ».

LA PITTORESCA E IMPRESSIONANTE ENTRATA AI BAGNI DI « CAVA OSCURA ». SOTTO, LE GROTTE CHE SI APRONO NELLA ROCCIA.

(Fot. U. Körte)

I BAGNI DI « CAVA OSCURA », FRA LE ROCCE A PICCO. *(Fot. U. Körte)*

LE DUE FONTI DEI BAGNI DI « CAVA OSCURA ». *(Fot. U. Körte)*

Nella contrada aperta nella montagna dalle antiche eruzioni vulcaniche si riproduce lo spettacolo delle trogloditiche abitazioni degli uomini preistorici: le pareti della roccia sono forate da grotte e da celle e da vasche minerali, dove l'acqua, con calorie graduali a seconda delle sorgenti, arriva, in qualcuna, fino a 80° R.

A fior di sabbia si cuoce un uovo sodo in meno di un minuto. Sotto le tende improvvisate i forestieri prendono il bagno, meno per bisogno salutare che per svago mattutino. Il sole infiamma, disinfetta e purifica tutto; il mare raccoglie nel fondo o porta lontano nella corrente ogni detrito. A S. Angelo non esistono mosche...

Questa è l'acqua minerale di «Cava Oscura», detta «delle pietrelle», ed era fra le preferite da Ferdinando II di Borbone. Ad elencarle tutte occorrerebbe un opuscolo.

Nonostante l'immensa e varia massa d'acqua minerale che bolle nel sottosuolo e l'attraversa, l'affiora, s'incanala, risale sorgenti, si raffredda e diventa potabile, l'isola d'Ischia è priva di acquedotti. Non da sempre però: incuria o terremoti seppellirono spesso avanzi di tubi di terracotta innestati tra loro con raccordi di piombo, di cui l'ultima scoperta ne fa risalire l'esistenza al tempo della dominazione francese. Comunque, è di ieri la notizia che si è dato inizio all'attuazione di un progetto per dotare l'isola di un acquedotto diviso in cinque condutture. Avrà il suo acquedotto anche l'estremo casale di Sant'Angelo? Chissà. I trecento pescatori di questo luminoso angolo di mare ignorano perfino l'avvenimento che ora commuove tutta l'isola: essi bevono soddisfatti alle antiche fonti le loro acque montanine e vivono un'ermetica vita di serenità, di solitudine e di poesia.

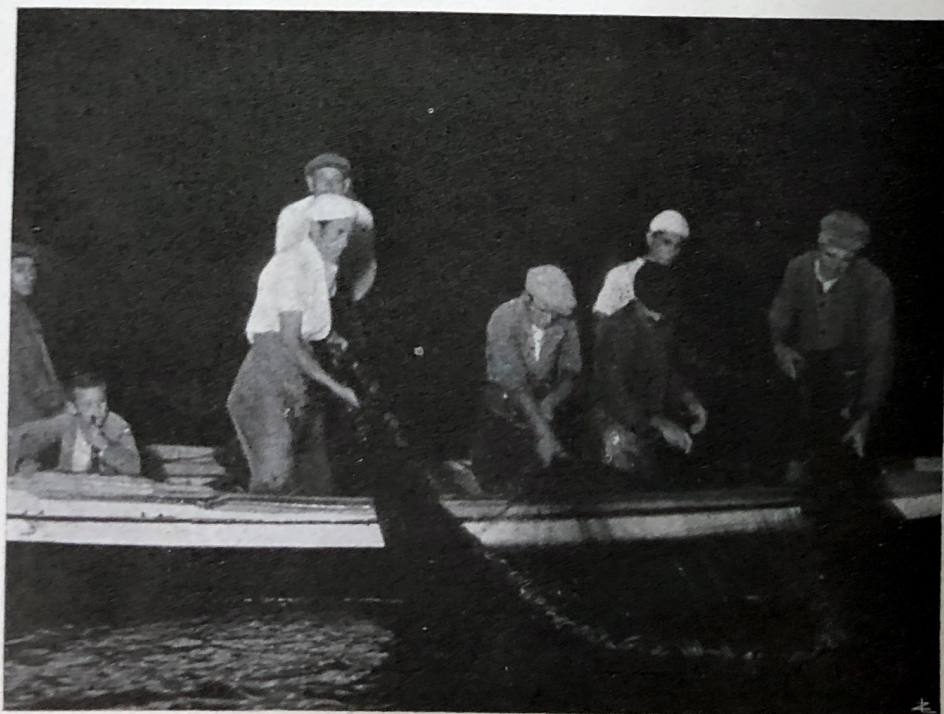
PARTENZA PER LA PESCA... *(Fot. U. Körte)*

Nella notte senza luna, dalle pinete odorose di resina, dove tacciono, ormai, le cicale ubbriache d'aria e di luce, par che al largo del mare d'Ischia un gruppo di stelle sia caduto sulla linea d'acqua ed affiori negli ultimi sprazzi di luce azzurra.

Qualche voce... qualche richiamo: sono i pescatori di Sant'Angelo che raccolgono le reti e le «masse» al chiarore delle «lampare», insidie luminose che si accendono sotto la prua dei «gozzi» da pesca.

A poco a poco le barche rientrano nella rada addormentata dell'isolotto e le stelle par che si spengano ad una ad una dinanzi all'alba imminente.

ERNESTO MUROLO

LA PESCA NOTTURNA CON LE «LAMPARE». *(Fot. U. Körte)*

LE NUOVE OPERE DE[...]

ANCORA DELLA "GUIDA BRE[...]

La già iniziata distribuzione ai Soci della « *Guida breve* » avendo suscitato un insolito interesse, ci ha procurato una quantità di domande, alle quali non risponde che in parte l'articolo pubblicato in argomento nello scorso numero de « *Le Vie d'Italia* ».

Ci consenta, quindi, il lettore una rapida illustrazione dei procedimenti tecnici adottati per la stampa del volumetto. In primo luogo, di somma importanza era la scelta dei caratteri, che dovevano corrispondere a requisiti di chiarezza e modernità, e conciliare la facile lettura con la necessità di condensare: i lettori, ne siamo certi, apprezzeranno i risultati dei nostri studî.

Quanto al non comune processo di stampa adottato per la nuova guida, notiamo qui che esso è tipico per le grandi tirature, che si eseguiscono oggi vantaggiosamente con le macchine a stampa indiretta, dette con parola inglese « *offset* », perchè l'impressione non è trasmessa direttamente dalla matrice al foglio, ma indirettamente e cioè per mezzo di un cilindro di gomma, che riceve la prima impressione e la trasmette a sua volta alla carta.

Ma ritorniamo alla composizione, eseguita la quale si affronta la fase decisiva del lavoro, cioè la stampa in un solo esemplare di ognuna delle 384 pagine del volume. Speciali macchine fotografiche le riproducono su lastre sensibili, e da questi negativi si traggono copie positive su pellicole. Ogni pellicola viene montata su di un cristallo di grandezza tale da contenerne 64.

Ogni cristallo serve ad impressionare una grande lastra di zinco (cm. 100×140), appositamente preparata per incidervi chimicamente lettere e segni tipografici. Questa lastra di zinco, dopo minute operazioni e ritocchi, passa alla macchina e là, incurvata a rivestire un cilindro, viene con esso introdotta nella mastodontica mole meccanica dagli innumerevoli rulli giranti. Su un altro cilindro è messa in macchina una seconda lastra, preparata in modo analogo, ma coll'impressione del secondo colore (marrone, o terra di Siena), quello del così detto « caseggiato ». Le due lastre matrici ricevono dai rulli inchiostratori rispettivamente i colori nero e marrone e a loro volta trasmettono l'immagine inchiostrata, come s'è detto, ad un eguale cilindro di gomma. Per imprimersi, i grandi fogli di carta passano a contatto di questa superficie gommata, prima sospinti in rapida vicenda (4.000 all'ora) dal mettifoglio a pressione d'aria, poi ghermiti dalle pinze. Essi entrano da un lato immacolati e in pochi istanti vanno a impilarsi dall'altro, già stampati a due colori. E quando un foglio esce stampato, altri sette fogli scorrono già nei congegni della macchina.

L'intero volume, composto del testo tipografico e della cartografia in due colori, è stato, infatti, stampato simultaneamente nelle due tinte, per ovviare così ad ogni possibilità di errata sovrapposizione dei due colori. Inoltre, l'adozione della stampa fotolitografica permise di usare carta di grandissimo formato e di peso minimo (55 grammi al metro quadrato). Le 384 pagine del volumetto si poterono, quindi, stampare su tre soli fogli di macchina, di 128 pagine ciascuno, con evidente risparmio di tempo, di fatica e di spesa.

Così riassunta, la stampa della guida può sembrare abbastanza semplice. Le macchine moderne, si sa, fanno miracoli; ma quello che non sempre si sa o si ricorda è che le macchine, quanto più sono perfezionate e veloci e quindi complesse, tanto più vogliono essere servite con minuziosa preparazione e con incessante vigilanza. Un piccolo intoppo, un'irregolarità della carta, un'atmosfera troppo secca o troppo umida, un inchiostro troppo fluido o troppo denso, una miscela di colore non perfettamente corrispondente alla precedente, bastano ad arrestare la tiratura; un errore, che si può correggere subito nella stampa diretta, non può essere eliminato senza la sostituzione di un'intera lastra di zinco. Quella complessa serie di operazioni, di prove, di tentativi, di rimedi intuiti più che studiati, che va sotto il nome di « avviamento », per un foglio così vasto di carta sottilissima, richiede alle volte giornate di tensione psichica da parte di dirigenti e di operai specializzati, che sono spesso un po' artisti oltre che tecnici.

Del risultato giudicheranno i Soci e il pubblico. Secondo gli esperti e gli stessi tipografi, diremo, tradizionalisti, esso è superiore di gran lunga all'aspettativa. Importa soprattutto constatare che, mentre con la stampa diretta le copie oltre una certa tiratura accusano il logorio e lo schiacciamento dei caratteri, con questo sistema, l'ultima copia è più « pulita », più netta che le prime migliaia; ed è eliminato quasi del tutto il difetto della « controstampa ».

La legatura, studiata anch'essa in ogni minimo particolare, senza perdere di mira la necessità di risparmiare anche il centesimo (ogni cen-

TOURING

VE D'ITALIA,,

LA MACCHINA CHE STAMPA « LA GUIDA BREVE D'ITALIA »: 128 PAGINE PER VOLTA, A 4000 COPIE ALL'ORA! *(Fot. Crimella)*

tesimo significa, infatti, per l'intera tiratura, 5000 lire), costituisce un altro successo.

Ma è evidente che le maggiori cure dovettero essere dedicate al contenuto. Che cosa varrebbe la presentazione esterna, se ad essa non corrispondesse la sostanza?

Apriamo il volume alle due prime pagine, dette in gergo « di risguardo », qui utilizzate per riprodurre la « Carta - Indice », che rappresenta l'Italia Settentrionale press'a poco al 3 milioni e mezzo. Un solo colpo d'occhio basta a rendersi conto della organizzazione della guida e della sua suddivisione: le linee nere marcate rappresentano gli itinerari principali; il numero in rosso a fianco di ciascuna linea è quello degli itinerari stessi.

Così, ad esempio, senza bisogno di lunghe spiegazioni, con una sola occhiata il consultatore comprenderà che la parte dedicata all'Emilia è divisa in 6 itinerari, descritti nel testo in carattere grande (corpo 8), e che le minori linee di comunicazione ferroviaria o stradale, indicate con segno sottile e descritte nel testo in carattere piccolo (corpo 6), s'irradiano da quei grandi itinerari. Ventotto nomi di città sono sottolineati in rosso, e son queste le città di cui è stata inserita la pianta.

Una delle principali caratteristiche della nuova guida è la disposizione degli itinerari su due colonne; la colonna a sinistra è l'itinerario per ferrovia: quella a destra, la descrizione della carrozzabile. Questa disposizione, adottata dopo maturo studio e ripetute prove, fa sì che una sola guida serva tanto al turista in ferrovia, quanto all'automobilista, al motociclista e al ciclista. Il turismo si svolge, per una parte notevolissima, sulle carrozzabili, specialmente da quando esse sono state modernizzate e completate dallo Stato Fascista. Si può dire, anzi, che il turista meglio disposto a gustare le bellezze di un itinerario è quello che va in auto-

LE DIVERSE FASI DELLA RILEGATURA DEI 500.000 VOLUMI DELLA « GUIDA BREVE D'ITALIA ».

(Fot. Milani)

mobile, mentre chi si serve della ferrovia ha minor bisogno di essere guidato. La descrizione che la « *Guida breve* » dà delle principali strade è sufficiente per l'odierno automobilista che vuole sfruttare la velocità della sua macchina e non ha tempo di vedere se non le cose di essenziale importanza che si trovano lungo il suo percorso.

Non s'illuda, però, il lettore che, nella sua densa concisione, la guida possa offrire tutte le indicazioni necessarie all'automobilista per diri-

gersi: a questo fine è sempre indispensabile la *Carta* o l'*Atlante Automobilistico d'Italia* al 200 mila del T. C. I., con le relative *«185 piante schematiche di città ad uso dell'automobilista - Itinerari di attraversamento»*.

Il problema più grave che si presentava ai compilatori era evidentemente quello della scelta: condensare in 384 pagine ciò che è descritto nelle 4483 pagine dei volumi della grande guida relativi all'Italia Settentrionale non si poteva senza esclusioni incresciose. Occorreva una riduzione a circa un dodicesimo; nè era possibile ridurre in proporzione eguale (poichè, in tal caso, si sarebbe ottenuto un arido schematico elenco di strade e ferrovie) città turisticamente importantissime e borghi visitati ogni anno da poche decine di persone. In questo lavoro di sintesi si è cercato, quindi, di tener conto soprattutto delle presenti esigenze del turismo, concedendo alle grandi città e ai centri turistici maggiori uno spazio proporzionalmente maggiore, tale cioè da rendere la descrizione sufficiente a una visita completa, anche se rapida.

In questa difficile cernita si è avuto cura, in generale, di mettere particolarmente in luce quegli edifici, quei dipinti, quelle statue, quei ricordi storici che più strettamente si collegano alla vita di una città e della Nazione e quelle particolarità che caratterizzano da sole un paesaggio, una città, una regione.

Ma non solo d'arte e di monumenti si occupa la guida; pur nella sua brevità, essa offre utili informazioni sull'organizzazione alberghiera, sui trasporti, sugli sport, sulle industrie e in genere sull'economia di città, regioni, ecc. Nè manca di mettere nella dovuta luce le maggiori opere del Regime, come segni tangibili e gloriosi della rinascita italiana.

Il volumetto è, dunque, frutto di un lavoro assai complesso, per quanto poco visibile. Il primo getto della redazione fu sottoposto a minuziosi controlli, sia direttamente, con appositi sopraluoghi dei nostri redattori, sia da parte di persone particolarmente competenti, Autorità, Consoli e Collaboratori del T. C. I. Particolare diligenza si ebbe nel compartire lo spazio prefisso di 384 pagine tra le varie città e itinerari, in modo da ottenere un armonico equilibrio tra le parti e da evitare sperequazioni. Ogni singola descrizione fu «pesata», contando le parole, e confrontata con le altre di pari importanza; onde la necessità qui di sopprimere o assottigliare, là di completare o arrotondare, ovvero di sostituire la citazione di un'opera d'arte o d'un dato di fatto a un'altra indicazione di minor rilievo.

A tutti coloro che vollero contribuire alla riuscita di questa nuova iniziativa la Direzione del T. C. I. esprime, anche da queste pagine, la sua riconoscenza vivissima.

Perchè poi il lettore possa farsi un'idea della importanza della pubblicazione, non solo sotto l'aspetto culturale, pratico, turistico, ma anche da quello tecnico, notiamo qui alcuni dati curiosi. Com'è noto, il primo volume della *«Guida breve»* è stato edito in 500.000 esemplari, e sarà distribuito gratuitamente, nel 1937, a tutti i Soci del Touring. Or bene: pur pesando ogni copia appena 213 grammi (un miracolo, quindi, di leggerezza e perciò di praticità!), il mezzo milione di copie costituisce un peso complessivo di 1065 quintali, che non potrebbe essere trasportato se non da un treno di 11 vagoni. Per eseguire questo mezzo milione di copie occorsero 1.726.650 fogli, il cui lato maggiore misura metri 1,33, ciò che equivale a dire che se qualcuno si divertisse a mettere un foglio presso l'altro ne risulterebbe un nastro di carta di 2300 chilometri, press'a poco il viaggio di andata e ritorno Milano-Palermo. Se poi volessimo mettere le 500 mila guide una sull'altra, si otterrebbe un'altezza di 6500 metri, cioè di 65 volte quella del Duomo di Milano. Si pensi ancora che occorsero 22 mila e 500 metri quadrati di tela per la rilegatura, 225.000 metri di nastrino per il segnalibro, 18.000 metri di cordoncino per il «capitello»!

Ma questi possono sembrare divertimenti da perdigiorno, inconcepibili a proposito di una guida che ha lo scopo di far guadagnare il tempo. Tuttavia possono servire a dare un'idea della mole del lavoro compiuto.

Ora, seguiamo col pensiero questa nuova creatura, che dalla Sede centrale del Touring prende la via per raggiungere i quasi 500.000 aderenti al Sodalizio. Giunga essa, dono gradito, in questo inizio di anno, ai fedeli che ci confortano all'azione. Un'opera del genere interessa tutti, dalla persona colta al frequentatore dei treni popolari. Non sarà quindi arduo dimostrarne l'importanza e l'utilità agli amici e ai conoscenti, richiamando così intorno al Sodalizio nuove simpatie e più vasti consensi.

* * *

(1) Tutti i Soci del T. C. I. per il 1937, oltre al I vol. della «Guida breve» riceveranno gratuitamente l'VIII volume di «Attraverso l'Italia»: *Puglia, Lucania e Calabria* (240 pagine, con oltre 400 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori fuori testo e 1 cartina geografica).

Ai Soci sono inoltre offerti, quest'anno, in dono semi-gratuito, i fogli della *Carta d'Italia al 500.000* relativi alla Puglia, alla Lucania e alla Calabria e il volume *Le Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e degli Appennini*, sesto della serie della «Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura». Per questi due doni semigratuiti il Socio deve spedire soltanto L. 6 (Estero L. 11.50).

La spedizione del primo volume della «Guida breve» ha avuto inizio il 15 gennaio, in ragione di 10.000 esemplari al giorno. Si prevede perciò che la spedizione a tutti i Soci possa essere terminata entro la prima quindicina di marzo.

Confidiamo che i Soci vorranno apprezzare lo sforzo non lieve di organizzazione compiuto per poter arrivare alla spedizione di una così imponente cifra giornaliera di copie.

COURMAYEUR - CONOIDE DI VALANGA A FORMA DIGITATA. (*Fot. Brccherel*)

VALANGHE

I leggiadri fiorellini di neve, che sfarfallano nell'aria caliginosa e si adagiano lievi come piume, incorollando i fili d'erba di candidi bottoncini, inchiomando le fronde di incipriate parrucche, stendendo da per tutto una soffice coltre di bambagia, non mai si direbbe che possano diventare un elemento di distruzione, che nella fragile trama della loro trina di ghiaccio racchiudano atomi di potente energia, che una volta scatenata, tutto travolge nel suo cieco furore.

La neve, giustamente considerata come il principale regolatore della circolazione acquea sulla crosta terrestre, esorbita talvolta dalla sua benefica funzione, dando origine ad un fenomeno dei più disastrosi, ad un flagello endemico, capace di inaridire e spopolare vallate intere. Tali sono appunto le valanghe, quelle frane turbinose di neve, che si staccano dalle creste dei monti e precipitano con fragore a valle, tutto travolgendo sul loro passaggio.

Quando la massa di neve si inabissa in una chiostra glaciale, o nell'alveo d'un torrente, invece di arrecar danno contribuisce ad assicurare, nei periodi di magra, la portata dei corsi di acqua. Non diversamente dai ghiacciai, le valanghe sono provvidenziali serbatoi di forze idriche in potenza. Ma se la valanga oltrepassa l'area dei pascoli naturali e scoscende nelle zone alberate e coltivate, cagiona sempre danni più o meno gravi, quando non semina rovine lungo il suo tragitto. Qui, sono falde boschive abbattute o scotennate, come dal passaggio d'un ciclone; là, sono clivi di praterie e di campi sbrandellati ed ingombri di materiali d'ogni sorta; altrove, sono viaggiatori sorpresi nella marcia e scaraventati nei burroni, casolari demoliti e ridotti in frantumi, villaggi interi spazzati come castelli di carte in un giuoco di bimbi, o seppelliti sotto i gorghi turbinosi della valanga.

Astraendo dell'istintiva sensazione di sgomento che si prova all'improvviso e tonante dirupare della fiumana di neve, non si può negare che sia questo uno degli spettacoli più impressionanti dell'alta montagna. Ma il fenomeno si manifesta in luoghi e stagioni non adatti a peregrinazioni turistiche, per cui il pubblico cittadino non conosce delle valanghe che i misfatti, di cui i giornali si fanno eco, narrando a fosche tinte le drammatiche vicende di ignari viandanti, sorpresi, quando non sono più in tempo ad evitarle, da queste precipitose masse di neve, la cui natura e formazione rimane ai più assai misteriosa.

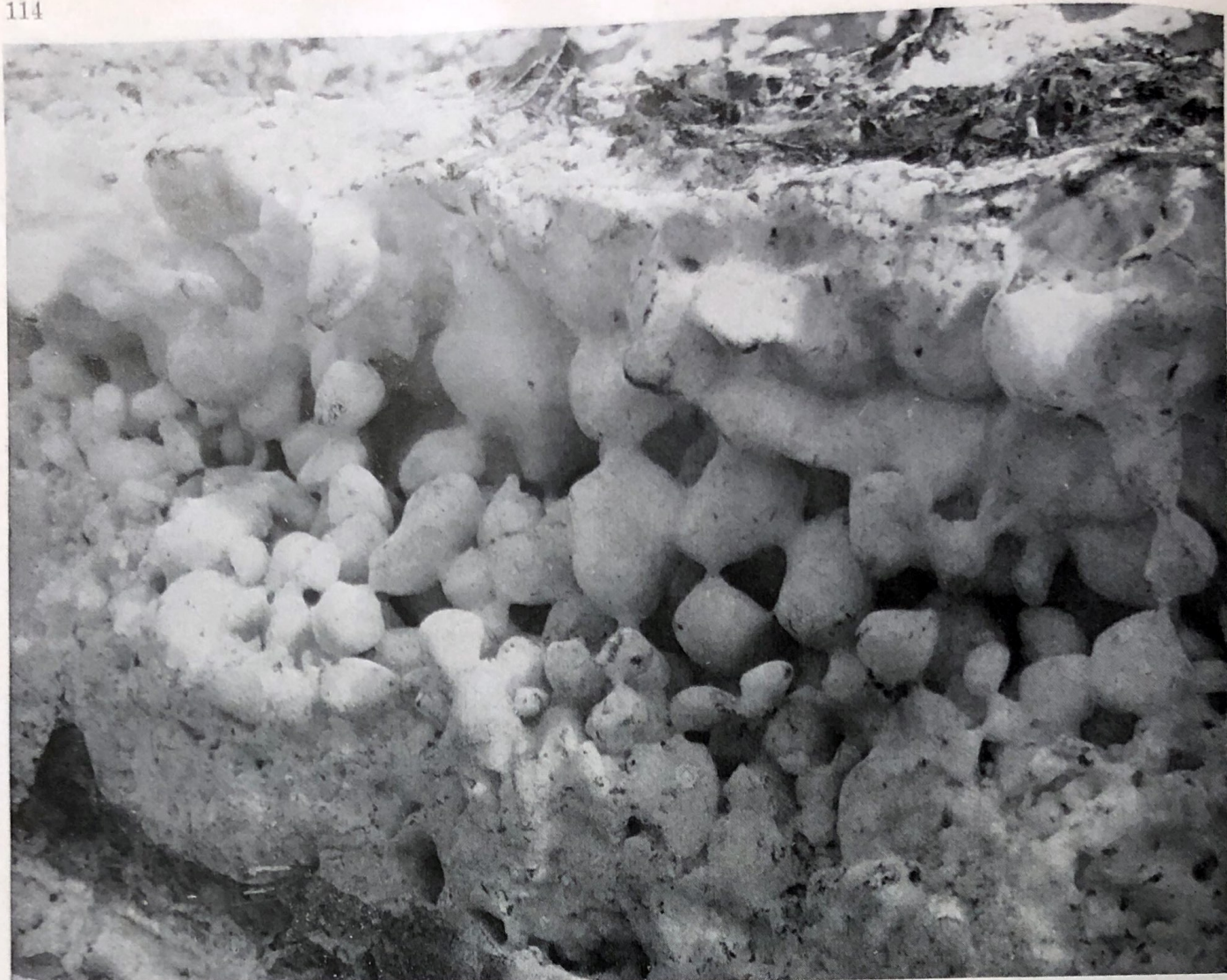
Una carta del 1422, a proposito del passaggio del Gran San Bernardo, parla di *labinae* che rendono pericoloso il transito nel periodo inverna-

VALANGA SULLA STRADA DI COGNE: SULLA NEVE, I TRONCHI DEGLI ALBERI ABBATTUTI E TRAVOLTI. *(Fot. Brocherel)*

le; un'altra, relativa al colle delle Traversette, fa cenno di *lavanchae*, che si eviterebbero scavando una galleria sotto il passo. Nelle Alpi Occidentali, le valanghe sono designate sotto il nome di *lavanches*, termine in uso frequente nella toponomastica alpina, ed anche nella patronimica di alcune famiglie alpigiane.

Ovunque vi sono montagne coperte di neve si producono valanghe, che per lo più si verificano in località determinate, con punti di partenza prestabiliti, colatoi che le convogliano a valle e serbatoi ove si fermano e si ammucchiano. Contro le offese di queste valanghe periodiche il montanaro si premunisce mettendo la sua abitazione a riparo d'una cortina boschiva ed evitando di percorrere, in particolari circostanze di tempo, i luoghi battuti dai franamenti di neve.

Non è qui il caso di passare in rassegna i vari tipi di valanghe, che i naturalisti differenziano in base allo stato fisico della neve, alla diversa genesi di formazione e alla potenziale dinamica nella cui ampiezza si manifesta il fenomeno. Ci basti distinguerle *grosso modo* in due categorie: valanghe *polverose*, per lo più invernali, di neve asciutta e volanti a tromba d'aria; valanghe *compatte*, primaverili, così dette *di fondo*, a colate torrenziali di neve umida striscianti sul terreno. Conformazione e pendenza dei fianchi montuosi, copia e frequenza delle nevicate, sbalzi di temperatura sono le condizioni essenziali, oggettive, a determinare la formazione delle valanghe; ma è quasi sempre la consistenza igrometri-

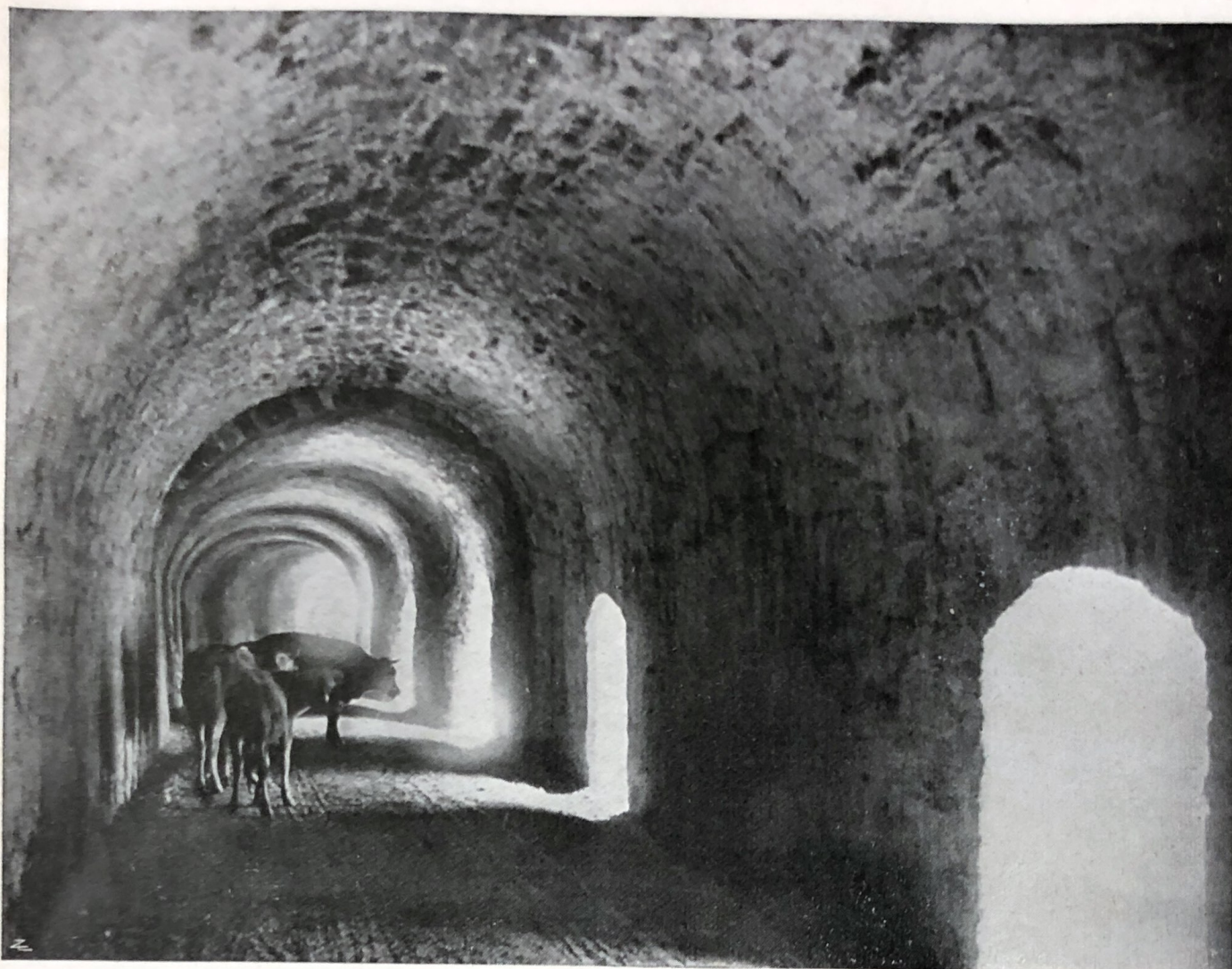
VALANGA ESTIVA SUL VERSANTE MERIDIONALE DEL M. BIANCO.

CARATTERISTICO ASPETTO INTERNO DI UNA VALANGA: LA NEVE, PRECIPITANDO, PER IL MOTO VORTICOSO DELL'ARIA, SI TRASFORMA IN UNA CALATA DI PALLOTTOLE, AUMENTANDO LA VELOCITÀ ANCHE IN TERRENO PIANEGGIANTE. *(Fot. Brocherel)*

ca della neve che agisce da molla di scatto nello strappo della frana nevosa.

A partire da una certa altitudine, per la bassa temperatura che vi regna, la neve cade in granelli minutissimi e duri, che rimangono incoerenti e mobili come sabbia. I giuochi del vento trasportano questa neve da un punto all'altro, scoprendo i poggi per colmare le insenature, ammassandola in banchi e dune che, data la loro inconsistenza, si sfasciano e franano, dando origine ad una valanga.

Un' abbondante nevicata, dopo una serie di belle giornate, dà luogo quasi sempre alla formazione di queste valanghe polverose. Il calore del sole scioglie parzialmente la superficie della neve, che alla sera rigela di nuovo e forma una crosta di ghiaccio, liscia e lucida come vetro, che si vede scintillare a chilometri di distanza. La nuova neve, asciutta, non fa presa sull' antica, per cui, in circostanze propizie, basta la più piccola vibrazione d'aria, perchè lo strato superiore, scosso nella sua effimera statica, si metta in movimento, slittando sulla lastra ghiacciata sottostante, e precipiti lungo balze rocciose, in cateratta turbinosa di polvere.

Il movimento improvviso d'un rilevante volume di neve determina per risucchio un violentissimo spostamento d'aria, che provoca sui pendii laterali simultanei scoscendimenti d'altra neve, i quali affluiscono nella prima valanga, aumentandone sempre più l'impeto e la violenza. Alimentata da centinaia di rigagnoli e cascatelle, vomitati da tutti i pori della montagna, la gigantesca fiumana si scaglia da un dirupo all'altro, flagella le pareti di ondate di schiuma, si sfilaccia e si sgroviglia, roteando nell'aria nugoli di pulviscolo, con lo schianto fragoroso di treni che cozzano, con urli e boati di mischie spaventose. Se non incontra un botro ove sprofondarsi e spegnere la sua furia, l'uragano di neve nulla risparmia di quanto trova sul suo cammino: alberi, anche secolari, vengono schiantati e sollevati come festuche, blocchi rocciosi scalzati e rapiti nei vortici del turbine, pascoli lacerati, casolari proiettati in aria o trasportati via di peso a distanza di centinaia di metri, villaggi interi inesorabilmente rasi al suolo.

Seguìto dai fondo valle, lo spettacolo è d'una grandiosità indescrivibile. Benchè il cielo sia perfettamente sereno e non soffi un filo di vento, l'a-

NEI TRATTI BATTUTI DALLE VALANGHE LA STRADA DEL SEMPIONE E' PROTETTA DA GALLERIE FINESTRATE. *(Fot. Brocherel)*

GALLERIA SCAVATA NELLA CICLOPICA MASSA DI UNA VALANGA CADUTA SULLA STRADA DI COGNE. *(Fot. Brocherel)*

PER IMPEDIRE LA FORMAZIONE DELLE VALANGHE SUI TERRENI A FORTE PENDENZA SI DISTRIBUISCONO DI TRATTO IN TRATTO DELLE STACCIONATE, MENTRE SI PROVVEDE AL RIMBOSCHIMENTO DELLA ZONA. *(Fot. Brccherel)*

ria è lacerata ad un tratto da un tremendo scricchiolìo, subito accompagnato come da una furiosa sparatoria di artiglierie, che gli echi ripercuotono lungamente in rombi e boati di tuono. In pari tempo, una colonna di bianco fumo si stacca dalla parete della montagna e si dilata a vista d'occhio, colossali chiome di neve si sciolgono e si scarmigliano, avvinghiando in frenetici amplessi gli sbalzi delle roccie, scomparendo negli abissi, per risollevarsi con veemenza ancor più vorticosa, finchè la tromba non raggiunge un piano o una conca, ove placa a poco a poco le sue furibonde convulsioni e si arresta.

In pochi minuti, la massa enorme di neve, che incoronava d'un bianco diadema l'altera cima dell'Alpe, ha percorso tutto il versante della montagna in corsa rumorosa e sfrenata; la bianca figlia del monte, che si imporporava pudicamente alle carezze delle albe e dei tramonti, dopo aver agitato in una danza parossistica gli svolazzi del suo manto regale, giace ora, senza più un fremito, nel profondo greto del torrente.

Chi non ne è stato testimone, difficilmente immagina la potenza devastatrice della colonna di aria che accompagna le valanghe polverose. La corrente si lancia a destra e a sinistra, per centinaia di metri, turbina a grande altezza sulla colata di neve, avanza ancora per chilometri oltre il deposito raggrumato della valanga, scagliandosi sul fianco opposto della valle e perdendosi in lontananza nel solco vallivo. La sua violenza è tale, che sfronda gli alberi a distanza di chilometri, scuote porte e finestre, decapita i camini, ribalta i veicoli, getta a terra persone e animali. Il nevischio, cacciato dal vento, si agglutina e si introduce da per tutto, infiora le piante, si aggruma sui muri, penetra nell'interno delle case, passando, non si sa come, attraverso porte e finestre ermeticamente chiuse.

L'aspetto di un deposito alluvionale di valanga dipende dalla conformazione del terreno su cui si adagia. Le ondate di avanguardia formano come uno sbarramento, contro il quale vengono a urtare le successive, accavallandosi in colossali cumuli di neve, per decine di metri di altezza, che la caldura estiva non sempre riesce a liquefare. Così, in pieno agosto, capita di osservare, in mezzo ad una lussureggiante vegetazione, mucchi enormi di neve, di cui il turista, ignaro del fenomeno, stenta a darsi ragione.

CALATA DI NEVE RAPPRESA IN UNA GIGANTESCA CRESTA ONDULATA. (*Fot. Brocherel*)

GALLERIA SCAVATA NELLA VALANGA, SULLA STRADA DI COGNE. (*Fot. Brocherel*)

LUNGO LA LINEA FERROVIARIA DEL LÖTSCHBERG, PER IMPEDIRE LO SLITTAMENTO DELLE MASSE DI NEVE, I MURAGLIONI DELLE RIPIDE SCARPATE SONO IRTI DI PIETRE EMERGENTI. *(Fot. Brocherel)*

Se il serbatoio che riceve la valanga è in piano, o in lieve pendenza, il torrente di neve, sbucando dal colatoio che l'ha convogliato, si spande a ventaglio, diramando fasci di minuscole morene, le quali si incrociano e si intrecciano in tal modo, che da lontano somigliano a un groviglio di visceri mostruosi.

Stranissimi e bizzarri sono talvolta gli effetti prodotti dalle valanghe: deiezioni di pallottoline (*grelots*), che sembrano fatte a mano, superficie perfettamente levigate, solchetti longitudinali e paralleli, frammenti di terreno lacerati profondamente, mentre l'erba accanto non è stata nemmeno lambita.

Ben si comprende come siffatti fenomeni costituiscano avvenimenti sensazionali, nel fluire lento e monotono della cronaca alpigiana, soprattutto se insolite circostanze li accompagnano, dando esca alla facile e feconda immaginazione dei montanari.

Istruito dall'esperienza, l'alpigiano ha saputo escogitare mezzi di protezione, per difendersi dalle valanghe. Prima di tutto, occorre evitare i luoghi notoriamente battuti dai franamenti di neve, mettendo al sicuro case e villaggi e proteggendo le strade con gallerie artificiali, sulle quali scavalcano le valanghe, come al Sempione e allo Spluga. In secondo luogo, proteggere dall'investimento i fabbricati, con sbarramenti in legname o in muratura, per frangere la violenza della colata di neve, o per deviarne il corso.

Ma questi sono palliativi che non sempre valgono a scongiurare il disastro. Il miglior sistema consiste nell'impedire la formazione delle valanghe, ove la diagnosi dei luoghi consenta l'attuazione delle misure profilattiche. Si tratta di identificare le zone di strappo delle valanghe, e di ostacolare lo slittamento della iniziale falda di neve, mediante staccionate, serie di pali conficcati al suolo, fossi o muri a secco trasversali al pendio, distribuendo punti di appoggio agli strati di neve. E intanto si procede al rapido rimboschimento del terreno scoperto.

Certo è che gran parte delle valanghe si staccano dalle pareti rocciose, e in questo caso sarebbe oltremodo costoso e quasi pazzesco pretendere di alterare a colpi di mine la faccia dei monti. Ma un gran numero di valanghe si formano sugli spioventi dei pascoli alpini, denudati dalla vegetazione arborescente, e qui sarebbe delittuoso che i più direttamente interessati e gli enti pubblici competenti non intervenissero.

Le leggi forestali in vigore già proibiscono severamente il taglio di piante nei boschi che sovrastano centri abitati; ma ciò non basta. Un ra-

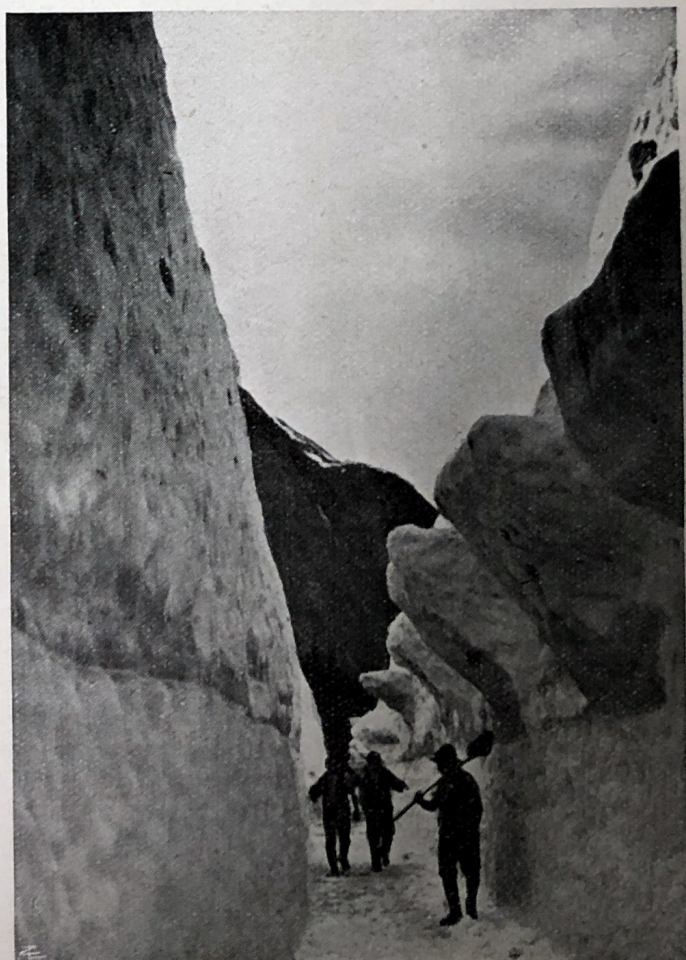
ASPETTO SUPERFICIALE D'UNA VALANGA DI FONDO: APPALLOTTOLAMENTO DELLA NEVE PER EFFETTO DELLA RESISTENZA DELL'ARIA

zionale rimboschimento nei punti più soggetti ai franamenti di neve non solo impedirebbe la caduta delle valanghe, risparmiando, quindi, sciagure più o meno gravi agli alpigiani, ma, consolidando il suolo con la trama delle radici, ne eviterebbe anche la lenta degradazione, di cui son causa le acque pluviali; provvedimento questo che rientra nel complesso problema della sistemazione dei bacini montani.

Per tal modo, le valanghe, che tanto funestano le vallate alpine, non solo non intralcerebbero più la già scarsa e dispendiosa produttività dell'ingrato suolo montano, ma sarebbero causa indiretta dell'aprirsi di nuovi orizzonti per lo sfruttamento di vaste zone alpine isterilite. Assicurare all'industria pastorizia e silvicola questi terreni abbandonati equivale ad offrire al montanaro un nuovo cespite di guadagno, e quindi un miglior tenore di vita. Stornando la minaccia della valanga, si contribuisce, in certo modo, a mitigare il deprecato malanno dello spopolamento della montagna.

Il Regime fascista, che tante piaghe sociali ha già sanate, attraverso la benemerita Milizia forestale saprà pur liberare gli sperduti paesi alpestri dal flagello endemico delle valanghe.

GIULIO BROCHEREL

SCAVO DI STRADA TAGLIATA NELL'ENORME MASSA D'UNA VALANGA.

DA SIN. A D.: IL TERMINILLUCCIO (M. 1873), IL TERMINILLETTO (M. 2108) E IL TERMINILLO (M. 2213) VISTI DA CAMPOFOROGNA.

SISTEMAZIONE DELLA "MONTAGNA DI ROMA"

IL PIANO REGOLATORE DEL TERMINILLO

Pascarella era di gran buon umore, quella mattina d'agosto 1902.

Un lungo sonno l'aveva perfettamente ritemprato della faticosa salita del giorno innanzi, quando, insieme a Pierluigi Bonini, valoroso alpinista e fedele socio del Touring, aveva intrapreso da Lisciano l'ascesa del Terminillo per trascorrere una settimana al Rifugio Umberto I.

Volevano trattarsi bene, i due amici. Un mulo carico di provvigioni li aveva seguiti, e non mancava neppure una gabbia contenente tre o quattro pollastri vivi, cui l'arietta frizzante della montagna raddoppiava l'ardore delle beccate.

« Ma Pascarella — mi raccontò un giorno il Bonini — non univa alle doti artistiche qualità culinarie. Egli si limitava perciò ad aiutarmi nella preparazione dei pasti, spesso interrompendosi per disegnare, per esempio, sulla parete di legno del rifugio, quell'asinello che il Club Alpino ha poi provveduto a porre al riparo di un vetro. Una mattina lo pregai di tirare il collo a un pollo e di spiumarlo. Uscì dalla cucina con aspetto truce, come si conviene a chi si accinge a una simile operazione. Poco dopo mi colpì un furibondo starnazzare d'ali, che non accennava a finire... Ma che diamine combina Pasca? dico fra me e me. Ed eccolo che compare sulla porta della cucina, tenendo con una mano il disgraziato animale ancora agitatissimo; e con aria seria seria mi dice: « Sai, non vuol morire ». Non sapeva, l'ottimo Pasca, come si fa a tirare il collo a un pollo! Tirava, ma non torceva... ».

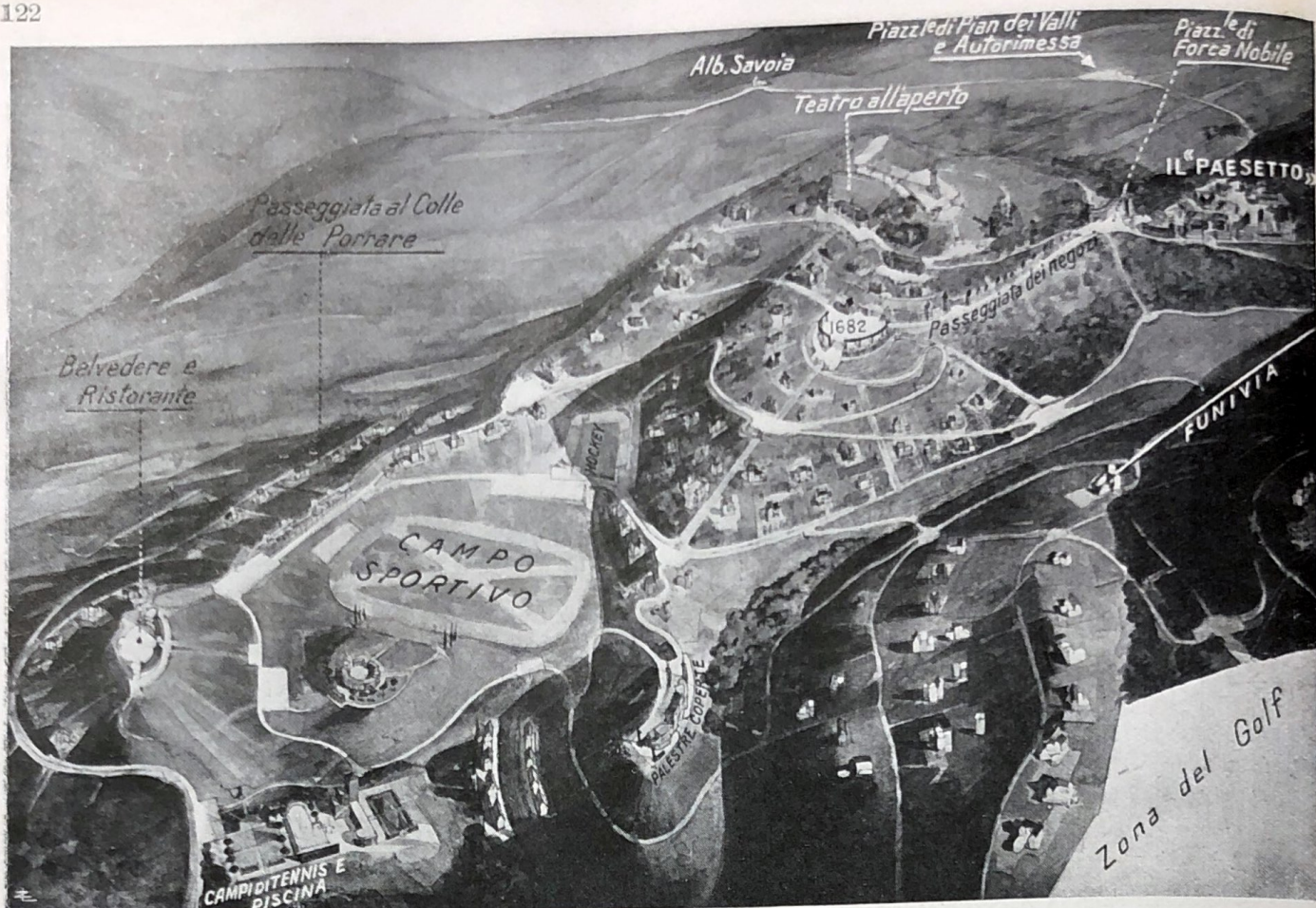
L'episodio mi torna alla memoria mentre la macchina fila velocemente sulla bellissima strada che si snoda lungo le pendici del Terminillo, e che, pur essendo terminata da appena due anni (1), ha già visto migliaia di automobili cariche di sci e di modernissimi alpinisti. Invece, gli alpinisti di un tempo, quelli che andavano a piedi, salivano generalmente per il versante S da Antrodoco, dopo esser venuti spesso a contesa col personale ferroviario, per aver portati in treno quegli strani arnesi — sci svedesi autentici — che appena una ventina di anni fa erano ancora in Abruzzo un oggetto di curiosità. E discendevano per il versante N a Lisciano, donde proseguivano per Rieti: una dozzina di ore di cammino. Tuttavia la montagna cominciò ad esser talmente frequentata, che nel 1899 la Sezione di Roma del Club Alpino decise di costruirvi un rifugio.

Ed eccolo ancora lassù, in vetta al Terminilletto, questo rifugio, cui Re Umberto concesse l'onore del proprio nome e che nel 1900, appena ultimato, fu scomposto e inviato nientedimeno che a Parigi, per figurare all'Esposizione Mondiale. Trasportato poi sul Terminilletto e inaugurato nell'estate 1901, nel dicembre dello stesso anno accolse nove amici che volevano festeggiarvi l'ultimo dell'anno. Ma, bloccati dalla bufera per quattro giorni, e avendo finite le provviste, essi dovettero accontentarsi delle ultime otto sardine, alle quali ciascuno generosamente tolse la coda per formare la nona razione, da sorteggiare.

Chi avrebbe allora pensato che una strada si sarebbe inerpicata fin quasi in vetta, che alcu-

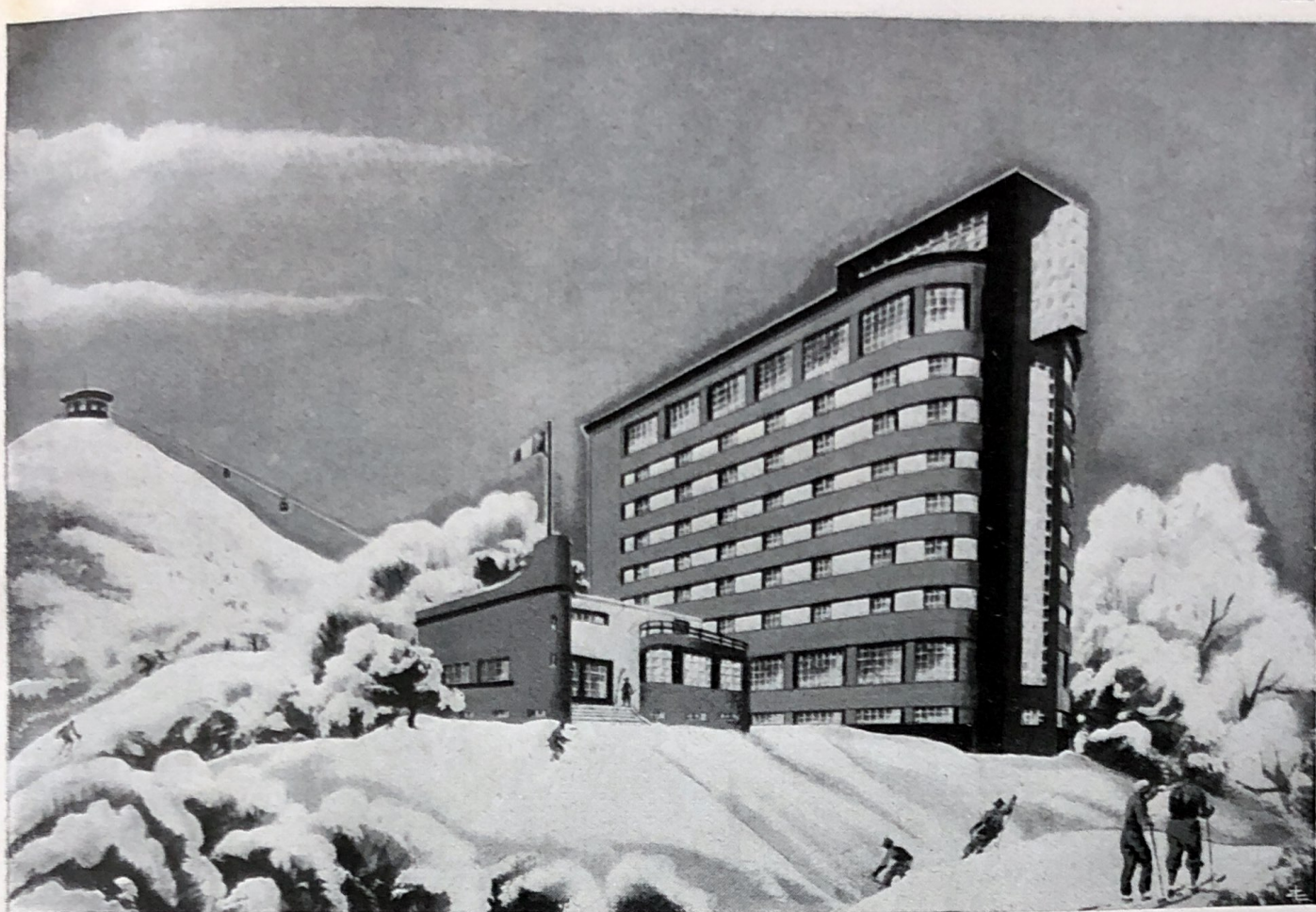
(1) Cfr. A. M. Gobbi Belcredi, *Il Terminillo, montagna di Roma*, « Le Vie d'Italia », dicembre 1934.

IL GRAN SASSO VISTO DALL'ESTREMITA' DELL'ANELLO DI CAMPOFOROGNA. *(Fot. March. Incisa della Rocchetta)*

LE SUGGESTIVE OMBROSE FAGGETE DEL TERMINILLO, NEI PRESSI DI PIAN DEI VALLI. *(Arch. Fot. del T. C. I.)*

COME SI PRESENTA IL PIANO REGOLATORE DEL TERMINILLO. *(Plastico dimostrativo)*

ni alberghi avrebbero offerto ogni comodità, che una funivia avrebbe trasportato in quattro minuti lo sciatore dal termine della strada fino in cima al Terminilluccio, a mezz'ora da quel rifugio cui si giungeva allora tanto faticosamente?

« Montagna di Roma » è stato definito il Terminillo: ed all'onore corrisponde l'onere. Esso deve mettersi in grado di meritare questo nome, offrendo alle esigenze del turista non soltanto un attrezzamento sportivo completo, moderno, razionale, ma anche la possibilità di risiedervi d'estate e d'inverno. Ed è perciò che fu previsto fin dal 1934, per volontà del Comune di Rieti, il Piano Regolatore del Terminillo.

IL PIAZZALE DI CAMPOFOROGNA CON L'AUTORIMESSA DEL R. A. C. I. *(Fot. Fallerini)*

IL PROGETTO DEL RIFUGIO-ALBERGO DELLA M. V. S. N. SUL TERMINILLO. *(Arch. Ing. Scipione Tadolini)*

Ideato dal giovane architetto romano Ing. Scipione Tadolini, esso rappresenta il primo grande esperimento di sistemazione organica di una zona d'alta montagna a scopo edilizio e turistico. Il progetto, che ha destato vivo interesse nel campo urbanistico, specialmente all'estero, risolve in modo originale una quantità di quesiti che non si presentano nei comuni casi di piani regolatori di città.

Per il Terminillo, destinato ad essere una stazione montana invernale ed estiva, si è dovuto infatti tener conto principalmente delle diverse e contrastanti condizioni tecniche nelle quali si svolge la vita turistica e sportiva d'estate e d'inverno. Così il bosco, ricercato e goduto in estate, ostacola d'inverno il passaggio degli sciatori, specialmente per le sterpaglie del sottobosco. E se i bei prati pianeggianti, delizia dei bambini, nell'inverno sono assai noiosi per chi deve percorrerli in sci non offrendo pendenze sufficienti, i ripidi pendii erbosi, poco apprezzati di estate, nella stagione invernale sono i preferiti dallo sciatore.

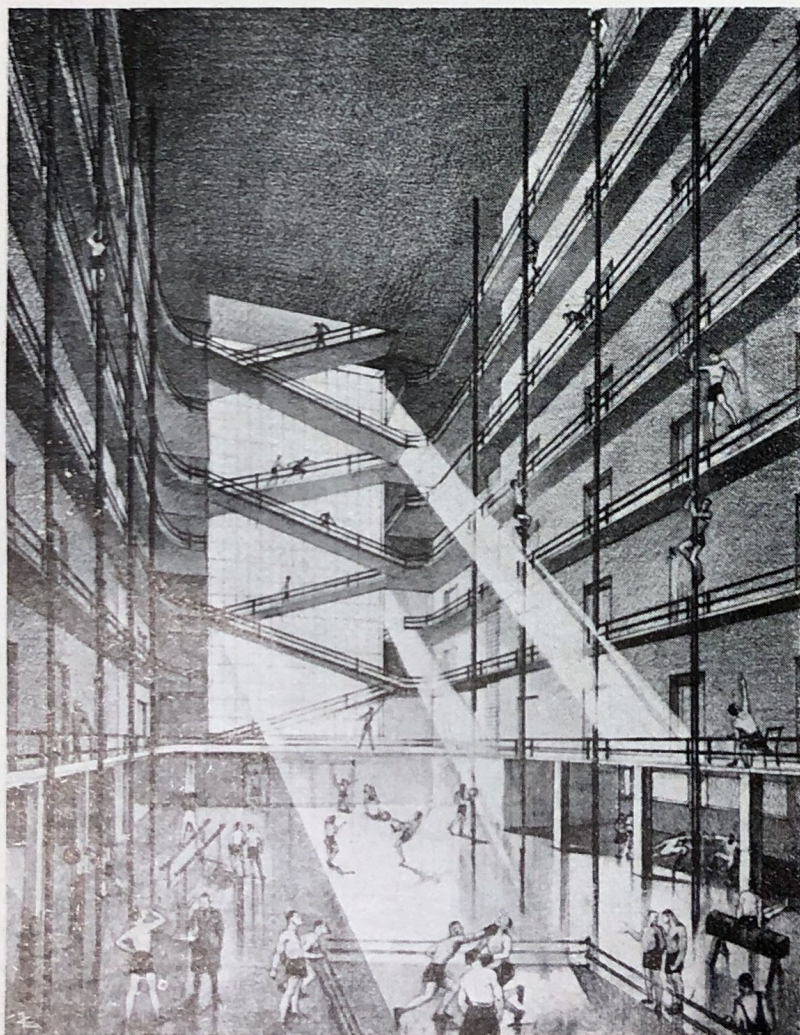
La parte del Terminillo compresa nei limiti del Piano Regolatore è composta da due zone, dalle caratteristiche fisiche e ambientali notevolmente diverse.

Quella di Pian de' Valli ha orientamento Ovest-Nord Ovest ed è riparata dai venti dell'Est, che sono i dominanti, ma ha vista limitata per lo più alla piana di Rieti. Il terreno è prevalentemente boscoso e, sia perchè si trova sulle direttrici delle principali discese del Terminilluccio, sia perchè riparato dai venti più forti, è in inverno il punto più affollato dagli escursionisti.

Si è pensato perciò di destinare questa zona soprattutto ad uso sportivo, di inverno, e di pubblico passeggio e giuoco, d'estate, limitando la fabbricazione a costruzioni varie sparse qua e là nelle radure, in modo da non nuocere nè alla integrità dei boschi, nè a quella delle piste e dei percorsi sciatori. In complesso, questa di Pian de' Valli resta la zona più adatta, d'inverno, per le masse domenicali non troppo provette nell'uso degli sci, e d'estate per coloro che desiderano passeggiare o riposare all'ombra dei bei faggi.

La zona di Campoforogna invece, per la sua ottima esposizione a Sud e ad Ovest, per il meraviglioso panorama che offre, per le pendenze più dolci e per la presenza di vaste aree libere da boschi, si presta assai meglio, salvo le coste troppo battute dai venti, a una completa valorizzazione edilizia.

Alcune delle zone migliori, dal punto di vista panoramico, sono state riservate agli alberghi; in quelle boscose, salvo alcune qua e là opportunamente designate a parco pubblico integrale, sono previste piccole costruzioni sparse. Il vasto tratto pianeggiante di fondo valle, panoramicamente chiuso, è

LA STRADA, NELLE VICINANZE DI CAMPOFOROGNA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*
INTERNO DEL RIFUGIO-ALBERGO SUL TERMINILLO. *(Arch. Ing. Tadolini)*

stato destinato a zona sportiva, con adattamenti e costruzioni da farsi in un secondo tempo, quando lo sviluppo del luogo abbia raggiunto un sufficiente incremento. Per ora è opportuno lasciarlo allo stato naturale, in modo da formare nell'inverno un ottimo campo di sci, adattissimo — per la dolcezza dei pendii e l'assenza di sassi e di alberi — per i ragazzi e i principianti, mentre nell'estate, oltre ad essere un bel campo di giuochi per i bambini, potrebbe trasformarsi in un magnifico campo di golf. Insomma, zona residenziale estiva, e per tutto l'anno molto adatta alle manifestazioni sportive, cui ottimamente si presta la conca erbosa dalla ampia magnifica visuale.

Il Monte Terminilluccio, che divide le due zone con un suo sperone, è stato preso come appoggio di due teleferiche che lo congiungeranno l'una con il piazzale principale di Pian de' Valli (dislivello di m. 230 circa) e l'altra con la cima del Terminilletto, su cui sorge il rifugio Umberto I, e con la dorsale principale dei Sassatelli da cui, nei giorni limpidi, si può abbracciare il panorama fino ai due mari.

Numerosi altri problemi sono stati brillantemente risolti, come per esempio quello di una vasta rete di circolazione indipendente per gli sciatori, quello della tutela rigida dei boschi di alto fusto e della valorizzazione e difesa delle visuali panoramiche che la zona offre; quello del sistema stradale, che con l'anello panoramico terminale di Campoforogna ha avuto una soluzione veramente felicissima, impedendo esso gli insaccamenti e gli intasamenti, altrimenti inevitabili nei giorni di grande affluenza.

Il piano è stato inoltre curato e studiato in modo che il Terminillo possa essere aperto a tutti, divenire veramente la montagna di Roma. Così lassù tutto è stato previsto: vi è posto per tutti: dalla villa di lusso al « cottage », dalla casa a più piani alla villetta del sabato, dalla modesta capanna al grande albergo-rifugio. A Pian dei Valli, nel centro turistico principale, larghissime zone sono state riservate ai Dopolavoro e alle associazioni sportive; più giù, fuori dal bosco, sulle falde assolate digradanti a ponente sotto Campoforogna, un ampio tratto è riservato alle colonie montane delle Opere Assistenziali.

LO STRADELLO TRASVERSALE PER GLI SCIATORI E LA CORDONATA FER I PEDONI. *(Disegno)*

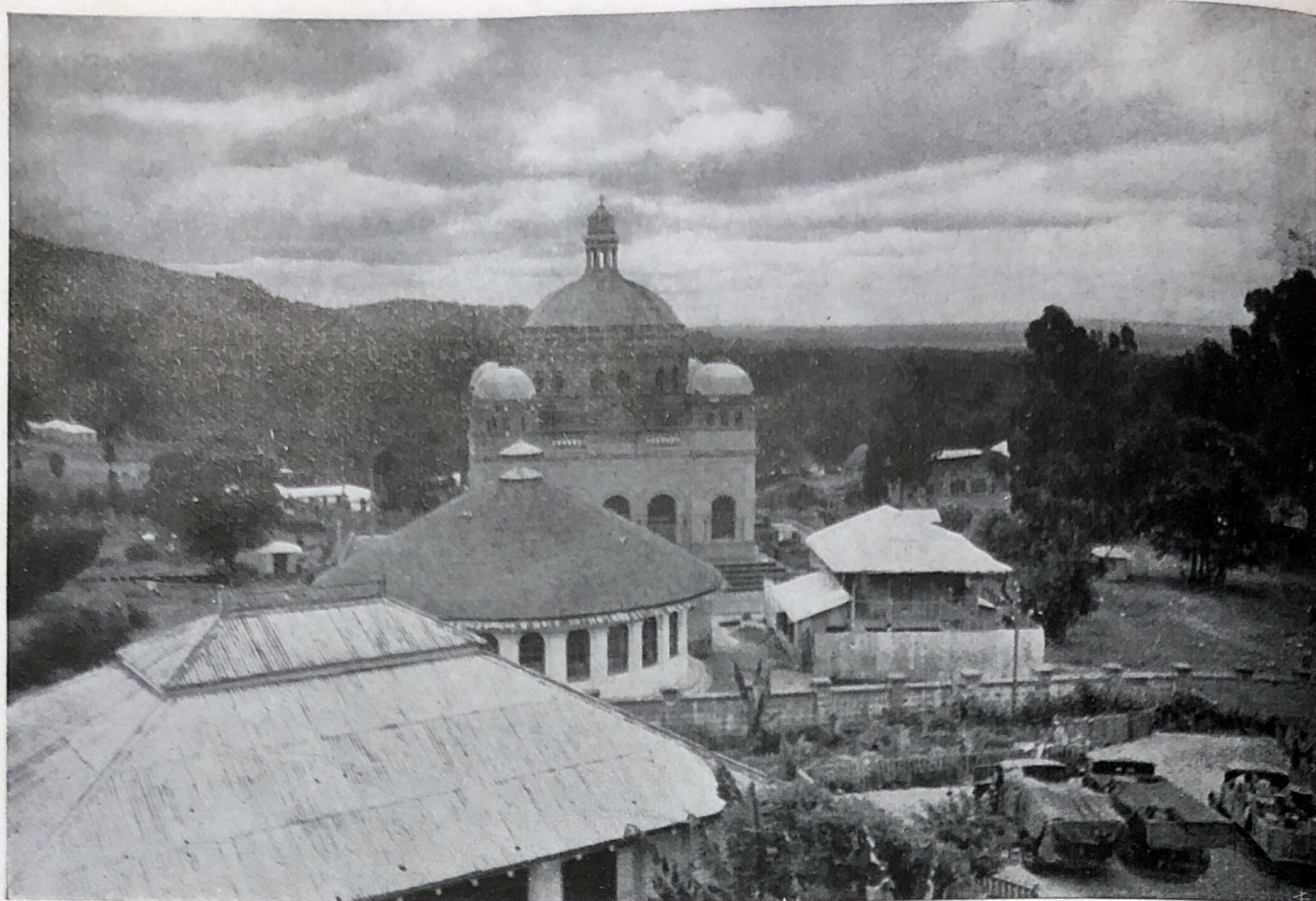
Il piano comprende inoltre numerosi parchi di posteggio per le macchine, un'autorimessa a 2 piani e una sotterranea, ristoranti di 1ª, 2ª e 3ª categoria, un albergo diurno, un posto di pronto soccorso, negozi e servizi vari costituenti il centro economico amministrativo di tutta la zona. Su di un pittoresco poggio, alle falde del Terminilluccio, l'Associazione degli Alpini ha recentemente deciso la costruzione di un Tempio votivo, di stile francescano, dedicato alla Madonna della Vittoria, propiziatrice delle Armi Italiane nell'Africa Orientale.

Che cosa c'è di realizzato, a tutt'oggi, di questo complesso programma di valorizzazione della « Montagna di Roma »?

La strada, per circa 17 km., l'acquedotto che prende l'acqua 400 m. più in basso, l'Albergo Savoia presso Pian dei Valli, dovuto all'iniziativa di un piemontese, l'infaticabile Zamboni, colonnello degli Alpini in P. A. La prima parte della funivia è in avanzata costruzione. A Pian dei Valli, per iniziativa del R. A. C. I., è sorta una grande autorimessa per oltre 60 macchine, completamente e modernamente attrezzata. Un altro edificio con rifornimento e servizi è pure terminato al piazzale di Campoforogna. Posta e telefono funzionano da tempo; ottimo il servizio di autobus da Rieti, tre volte al giorno. Già da oltre due anni è stata iniziata la consegna delle aree fabbricabili (già se ne sono vendute per più di 300.000 lire) a coloro che si sono prenotati e verso i quali viene usato un trattamento di favore, sia per quanto riguarda la libertà di scelta, sia per il prezzo, a condizione però che costruiscano subito: e già una villa e oltre una dozzina di villini sono sorti quasi per incanto. Alle Istituzioni e alle Organizzazioni del Regime il terreno viene concesso a condizioni di particolare favore.

Ampia libertà di scelta, abbiamo detto, per i primi acquirenti: chi preferisce il bosco, chi il prato, chi il dolce declivio intorno all'anello di Campoforogna, dominante la valle reatina, il Gran Sasso, la Maiella, e da cui la sera si possono distinguere, dietro la selletta formata dal lontano Monte Gennaro, le luci di Roma. Panorama davvero superbo, tale da accontentare anche il turista più difficile.

E molti vanno su a scegliersi il « loro » terreno, e anche se sanno che non potranno mai acquistarlo, studiano a lungo vantaggi e svantaggi delle varie zone prima di fare una scelta definitiva. Forniti, se non di denaro, di molta fantasia, nessuno potrà mai toglier loro la consolazione di tornarsene a valle costruendo in ogni particolare... un bel castello in aria.

GIORGIO GRIVOLA

PANORAMA DI ADDIS ABEBA CON LA CHIESA DI SAN GIORGIO. *(Fot. Luce)*

ADDIS ABEBA E LE SUE TERME

Nel 1889, Menelik, con l'imperatrice Taitù, si mise alla ricerca di un'acqua termale, capace di mitigare la gotta ed i dolorosi reumatismi, di cui era sofferente.

A sud di Entotto si distende la piana di Finfinnì, ampio cratere — pare — di un vecchio vulcano spento. Al centro, da una gorgogliante sorgente, scaturisce acqua limpida e calda, che raggiunge i 70°. L'acqua contiene zolfo, magnesio e principii radioattivi, ed è miracolosa — al dire degli indigeni — per la guarigione della gotta, dei dolori reumatici e del diabete. Il luogo era meta di pellegrinaggi, perchè gli indigeni consideravano quell'acqua santificata dal grande santo Abbò. Più discosto, nella località ove poi fu costruita la residenza imperiale (ex vecchio ghebì) cresceva inoltre un albero sacro, adorato dai pagani e tacitamente anche dai cristiani copti, perchè propiziatore di ottimi eventi.

Lo Scioa era allora intento ad imprese militari, che si ripetevano sovente. Lo stesso Menelik capeggiava le sue orde e, dopo varie vicende, riusciva sempre a vincere ed a soggiogare l'avversario. Taitù, allo scopo di accogliere trionfalmente il regale consorte vittorioso, essendo tutta presa dalla quiete paradisiaca e dalla bellezza del luogo, faceva costruire, accanto all'albero sacro, un padiglione. Grandi feste accolsero, infatti, al suo ritorno Menelik vincitore, il quale, inorgoglito dai successi guerrieri, lusingato dall'accoglienza ricevuta e spronato dalla sua Taitù, nella propria superstiziosa ignoranza, dopo aver fatto sacrificare un bue nero dinanzi all'albero sacro, decideva di trasferire la capitale dello Scioa da Entotto alla conca di Finfinnì, su cui sorse Addis Abeba.

I monti che la circondano sono di natura basaltica, con trachiti e tracce di scisti calcarei. La conca di Finfinnì, fertile come tutti i terreni vulcanici, era priva a quel tempo dei ricchi e folti boschi di eucalipti, che oggi rendono l'aria balsamica e la riempiono d'un gradevole profumo di resina. A sostituire la vegetazione intricata e cespugliosa, gli eucalipti furono in seguito importati dal francese Mondon Vidaillet, corrispondente del « Temps » e professore di lingua amarica. Si racconta che costui importasse i semi di eucalipti, tenendoli nascosti in una scatola di fiammiferi. Ne fece un vivaio di piantine, che, trapiantate, crebbero subito rigogliosamente. Da

LA MODERNA FACCIATA DELL'OSPEDALE ITALIANO DELLA CONSOLATA. (Fot. Luce)

allora le alte piante si andarono sempre moltiplicando, sino a trasformare la conca di Finfinnì in una densa foresta. L'eucalipto è una pianta che ha dato ricchezza alla zona, purificandone l'aria e consentendo a buona parte degli abitanti la possibilità di guadagnare, con la raccolta e la vendita della legna, il necessario per vivere.

Così sorse Addis Abeba, dall'amarico Addis (nuovo) Abäba (fiore), cioè « nuovo fiore », nome voluto dall'imperatrice Taitù ed accettato da Menelik, il quale si era dato con entusiasmo alla erezione della nuova capitale.

La città, che chiameremo *sui generis*, è tutto un bosco estesissimo e folto di eucalipti, attraverso cui si aprono le strade.

Fra il verde della vegetazione resinosa una infinità di *agdò* e di *hudmò* di tutte le dimensioni, nei quali e fra i meandri del bosco si svolge la vita — piuttosto primitiva — degli indigeni. Di tratto in tratto qualche costruzione più accurata troneggia fra le misere capanne, tutte costruite con lo stesso materiale: pareti di staccionate e graticci, rivestite di una malta di fango, paglia e sterco; tetto di paglia o di lamiera ondulata. Lungo le arterie principali, impatinate di un asfalto ormai consunto o sgretolato, sorgono costruzioni più vistose e sontuose, appartenenti ai più strani e impensati stili architettonici, di tutte le epoche e di tutti i paesi; un misto di indiano, di romanico, di barocco, di novecento. L'« Olimpia », come molti altri edificî di stile indiano, ricorda i paesi tropicali dell'Asia. Fu prima teatro-tabarino, nel quale facevano bella mostra le bianche nudità europee, al servizio degli etiopici. I puritani gridarono finalmente allo scandalo, e il locale venne trasformato in pubblico caffè. Successivamente ospitò le crocerossine internazionali, ed oggi l'« Olimpia » è sede della mensa militare di presidio.

La chiesa copta « Mariam », adiacente al viale che adduce al piccolo ghebì, è in stile romanico. Finita di costruire nel 1935 dalla società svizzera « Coqueron », è oggi la residenza del metropolita « Abuna », capo della chiesa abissina.

Il palazzo dell'ex parlamento, che sorge dirimpetto al ghebì imperiale, è una parodia dello stile 900. Fu terminato circa 3 anni or sono. Nell'interno vi sono dipinti del pittore abissino Agagnò, il quale studiò presso l'istituto di belle arti parigino, a spese del governo di Tafari.

Vi sono poi costruzioni realmente belle. La stazione ferroviaria, stilizzata all'europea, sostituì, nel 1915, a cura della Compagnia ferroviaria franco-etiopica, una baracca in legno. L'ospedale italiano della Consolata è un moderno edificio, che può ben figurare in una città europea. Il mausoleo di Menelik II fu fatto costruire — circa otto anni or sono — dall'imperatrice Zauditù,

VEDUTA PANORAMICA DEGLI EDIFICI CHE CIRCONDANO L'EX GHEBÌ IMPERIALE. (Fot. Luce)

PARTICOLARE DELL'EX GHEBÌ IMPERIALE. *(Fot. Luce)*

per onorare la memoria di suo padre. Costruito dall'ingegnere tedesco Artel, si compone di una grande cupola centrale, sormontata dalla corona negussita e da quattro cupole laterali, in corrispondenza dei quattro angoli della costruzione. Il mausoleo sorge nel recinto dell'ex ghebì imperiale e la sua cupola centrale segna la quota più alta della conca di Addis Abeba. Nella cripta, tre sarcofaghi monumentali, in marmo di Carrara, contengono le spoglie di Menelik II, di Taitù e della figlia Zauditù.

L'ex ghebì privato dell'imperatore, o piccolo ghebì, o ghebì di ras Maconnen, fu fatto costruire d'urgenza, circa tre anni or sono, in occasione della visita del principe ereditario svedese. Oggi è sede del governatorato generale dell'Africa Orientale Italiana.

La stazione radiotelegrafica «Vallauri» fu fatta costruire dall'Italia. E' in stile moderno ed ha un aspetto molto grazioso.

Il centro della città, la quale ha una circonferenza di oltre 30 chilometri, è la Piazza dell'Orologio (*caratkilò*, che significa quadrivio). Nel mezzo si erge un caratteristico obelisco in stile axumita, non monolitico, a sezione quadrangolare, con la base più ampia. In alto, una grande

IL GIARDINO E LA STRADA CHE FRONTEGGIANO L'OSPEDALE ITALIANO DELLA CONSOLATA. *(Fot. Luce)*

stella metallica a sei punte, che un bel dì, simbolicamente, si trasformò a cinque punte. Su ciascuna faccia dell'obelisco, verso l'alto, un orologio.

Da questa piazza si diramano quattro strade fiancheggiate da boschi di eucalipti: una verso sud, che attraverso il ridicolo arco di trionfo, conduceva all'ex ghebì imperiale; la seconda verso est, alle legazioni ed alla strada di Dessiè; la terza verso nord, all'ex ghebì privato, all'ippodromo e alla via di Entotto; l'ultima, verso ovest, al quartiere di S. Giorgio, il più popolato della città e che prende nome dalla chiesa omonima, fatta costruire da Menelik II nel 1896, subito dopo la battaglia di Adua.

L'arco di trionfo, costruzione provvisoria di stile 900, è stato — or non è molto — demolito. Fu fatto costruire da Tafari, per celebrare la sua incoronazione (2 novembre 1930), a ricordo dell'usurpazione compiuta.

L'ex ghebì imperiale è un coacervo di costruzioni di strano aspetto, sorte l'una dopo l'altra, senza il minimo rispetto all'estetica e ad un preventivo piano d'insieme. Sorge su un'altura (metri 2540) e rappresenta una ridicola ostentazione della barbarie, mascherata di civiltà.

Ad un chilometro e mezzo circa a

LA VIA CHE DA ADDIS ABEBA CONDUCE AD ENTOTTO ED ALLA PIANA DI FINFINNÌ.

LA CHIESA DI SAN GIORGIO DURANTE UNA CERIMONIA RELIGIOSA. (*Fot. Luce*)

sud ovest dell'ex ghebì, nei pressi del torrente Curtumì, tra i folti ed alti eucalipti, si trovano le terme di Fil Uahà (traduzione: acqua calda).

Menelik, ancora immune dalle raffinatezze tafariane, aveva fatto costruire, nei pressi delle sorgenti termali, un semplice *agdò*, per la cura dei suoi reumatismi e per l'igiene della sua Taitù. Morto Menelik, Ligg Jasù, la spodestata vittima di Tafari, fece costruire, accanto all'*agdò*, il lavatoio pubblico, e a tergo, nel folto del bosco, una palazzina, con impianto completo dell'acqua termosolforosa, in cui passava le sue notti di orgie. Successivamente, l'imperatrice Zauditù — reggente Tafari — fece costruire il bagno termo-minerale, abolendo definitivamente l'indecoroso *agdò*. Anzi, Tafari incoraggiò la imperatrice Zauditù, inferma e ignorante — conosceva appena l'amarignà — a costruire a parte un suo bagno personale, che, dalla sua morte, è poi rimasto chiuso.

Tafari si preoccupò naturalmente di attrarre una buona clientela alle terme: fece così costruire, accanto al bagno pubblico, un albergo — l'*Hôtel d'Europe* — provvisto di gabinetti da bagno e tuttora in esercizio.

La sorgente, arricchita da parecchie polle, dà acqua calda abbondantissima, un po' viscida al tatto, limpida, con tenue odore di zolfo e leggermente insipida, come vi fosse stata sciolta una lievissima quantità di solfato di magnesia.

Riuscito a salire al trono dei salomonidi, Tafari divenne proprietario delle terme. Per ammantare di una veste legalitaria la speculazione, che intendeva intraprendere, nominò un consiglio di amministrazione, costituito dal ministro della penna (*de la plume*), che ne era il presidente, dal capo della municipalità e dai ministri di palazzo, dell'interno, degli esteri, delle finanze, delle poste, dell'agricoltura, dei lavori pubblici, del commercio, della giustizia, della guerra.

Un capo armeno, tale Abraham, era il sovraintendente delle terme e di una segheria di proprietà dell'imperatore. A capo di ognuna di queste aziende, un direttore; quello delle terme era Ghebrè Medhan, un indigeno evoluto, che ha frequentato le scuole medie di Menelik e conosce bene parecchie lingue, fra cui il francese e l'inglese. Biascica anche qualche parola d'italiano, ma si ripromette di apprenderlo in breve.

Oltre al direttore, servivano le terme altre 24 persone, fra cui, mentre abbondava il personale d'ufficio per il controllo dell'amministrazione, difettava quello necessario alla pulizia e all'igiene dei locali.

I prezzi non erano miti, e confrontati al limitato costo della vita in quel tempo (un pollo costava un quarto di tallero, cioè circa una lira) costituivano un'ottima speculazione imperiale.

Ogni cabina è provvista di due o tre vasche rettangolari in iscavo, nelle quali si scende mer-

IL PICCOLO GHEBÌ, SEDE DEL GOVERNO IMPERIALE. *(Fot. Luce)*

cè scalini. Quelle di lusso hanno le vasche e i pavimenti rivestiti di mattonelle in maiolica, le altre di cemento. Il corridoio dei bagni di prima classe è separato da quello dei bagni di lusso da una porta intercomunicante; ma gli ingressi sono distinti.

Il bagno pubblico è costituito da tre grandi vasche rettangolari in iscavo, rivestite di cemento, che ricordano le piscine pubbliche dei romani. In esse si tuffava una promiscuità di sessi e di età, secondo la spregiudicata morale etiopica.

All'ingresso del bagno di lusso, un piccolo locale serviva da caffè ristoratore. Il proprietario, un Abissino, pagava una tassa mensile di 25 talleri all'amministrazione delle finanze, che era poi quella personale di Tafari.

Fuori, all'aperto, una vasta zona fangosa, dove l'acqua delle terme che vi defluisce serve alla cura del bestiame. Immerso nel fango, esso diguazza per ore e ore e si abbevera nel motriglio fumigante, che — dicono — sia molto salutare, poichè l'acqua ha un effetto anche lassativo.

La rapacità di Tafari era giunta fino ad imporre ai proprietari del bestiame una tassa annua di una piastra per tre capi. E si noti che tutto il bestiame di Addis Abeba e delle zone finitime vi affluiva, perchè l'Abissino — come tutti i primitivi — è oltremodo superstizioso e crede alle virtù terapeutiche di quell'acqua.

Oggi, i bagni termali di Fil Uahà sono stati rimessi a nuovo dai nostri genieri della Divisione « Sabauda », i quali hanno riparato, disinfettato, imbiancato, dipinto.

Il Governo del Vicerè ha organizzato questi bagni in modo che le truppe di occupazione possano usufruirne a turno. Gli indigeni, in locali separati, godono gratuitamente del bagno e dell'uso del lavatoio. Per i capi e i notabili sono a disposizione cabine riservate; in altri locali le donne possono prendere il bagno in due capaci vasche rettangolari; mentre gli uomini usufruiscono — a parte — di un'altra vasca rettangolare molto ampia.

L'acqua, che sgorga a getto continuo, è sempre limpida, e mercè un tubo di scarico, il suo livello si mantiene sempre costante.

La cura idroterapica in queste terme è, quindi, igienica ed efficace, e la popolazione indigena può, senza alcun balzello, mantenere pulito il corpo e sottrarsi alle dermatosi, che — sotto infinite forme — erano in passato molto diffuse. Mercè opportuni turni, tutti gli abitanti possono usufruire del lavatoio. Sotto un'ampia tettoia, alcune vaschette rettangolari, poco profonde, ricevono continuamente acqua calda della sorgente, che riesce a scrostare, a sciogliere, a detergere l'enorme sudiciume, di cui sono anneriti gli stracci che affluiscono al lavatoio. Molti, per agevolare l'opera dell'acqua, insaponano gli indumenti e vi ballano sopra, come i contadini sull'uva, nei tini, durante la vendemmia.

La camorra, l'imposizione, lo sfruttamento incessante sono mali ormai detersi per sempre in queste terme.

La popolazione è attonita di fronte all'inusitato, umano trattamento e ogni dì più comprende tutto il male sofferto, tutto il calvario percorso sotto il cessato governo schiavista del negus.

E frattanto la capitale, quasi in virtù di un prodigio, si rinnova di giorno in giorno, facendosi sempre più vasta e più bella.

NICOLA GALLELLI

NEL BIANCO REGNO DEL SALE

La macchina corre verso il mare di Porto Garibaldi, tra il delta del Po e la foce del Reno. A sinistra, la terra di recente bonificata, ancora inerte e restìa, solo a tratti domata dalla tenacia dell'uomo, ma destinata tutta a dare domani il suo raccolto; a destra, le Valli. Sono le Valli la grande laguna interna dominata da Comacchio, popolate di leggende e di anguille celebri in tutto il mondo gastronomico e buongustaio. Comacchio, con la mole imponente del suo duomo e della sua torre, si stende tra le Valli e il mare, raccolta nella sua solitudine, fiera della sua povertà laboriosa.

Senza acquedotto, povera di strade e di altri mezzi di comunicazione, tagliata fuori da ogni movimento turistico, vive di pesca, di agricoltura e, risorsa tenue al bracciantato, ma risorsa più sicura di anno in anno, della raccolta del sale.

Oltrepassiamo Comacchio; ci avviciniamo sempre di più al mare che vide il salvataggio di Garibaldi e la morte di Anita. Ed ecco sulla linea dell'orizzonte ergersi grandi triangoli bianchi. La vastità del paesaggio inganna sulle proporzioni. E' facile rimanere ingannati; si può credere di vedere un campeggio tra mare e Valli. Sono, invece, le montagne di sale che sorgono dalle saline; è il nuovo raccolto che, tra un anno, renderà sàpida la nostra mensa.

Visitare la salina non è facile; occorre un nulla osta della Finanza e il permesso della Direzione. Tutti sanno che la produzione continentale è esercitata direttamente dall'Amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato. Le guardie di finanza mantengono una stretta sorveglianza; il contrabbando non sarebbe difficile, se i fedeli custodi delle Finanze dello Stato non stessero vigilanti giorno e notte, specie la notte.

Eccoci dinanzi ai campi saliferi: per accedervi si traghetta uno dei tanti canali che intersecano la piana ferrarese. Siamo ora nella bianca Tenuta del Sale, divisa in poderi e in campi, come una tenuta agricola: si « coltiva » il sale. Nei campi biancheggiano i cristalli del cloruro di sodio, nei fossi scorre la rossa acqua madre. Quello che nei laboratori chimici si ottiene in minime dosi con « esperimenti di gabinetto », ecco qui che la natura dona a migliaia di tonnellate, con un procedimento semplice ed elementare, lo stesso che i Cinesi praticavano migliaia di anni a. C.

La piana perfetta di questo territorio, la vicinanza del mare, il particolare calore dei raggi solari, la praticità delle linee di navigazione interna, che rendono il trasporto del prodotto quanto mai economico, sono le ragioni concrete che hanno fatto prescegliere questo luogo per l'annuale campagna salifera.

L'acqua viene immessa dal mare ai campi. Tutta una gradazione di bacini di evaporazione, a grande superficie, accolgono l'acqua vergine in piccoli spessori, onde l'azione del calore solare e del vento sia più efficace. All'occhio del profano, i grandi bacini rettangolari, limitati da bassi argini, sembrano pressochè uguali, salvo certe sfumature dell'acqua in essi raccolta, grige o verdine o ros-

SUI VASTI CAMPI SALIFERI IN PIENA ATTIVITA' DI LAVORO SI CARICA IL SALE SU VAGONCINI « DECAUVILLE ». *(Arch. Fot. T. C. I.)*

sastre, con riflessi talvolta opachi, talvolta splendenti di una lucentezza metallica. Ma ogni bacino ha la sua ragione d'essere: i vecchi salinari conoscono la salinità dell'acqua senza immergere in essa il misuratore graduato. Dal primo bacino di evaporazione l'acqua viene immessa in un secondo, terzo e quarto bacino, dove la salificazione aumenta gradatamente nelle vasche salanti, finchè il cloruro di sodio deposita a trenta gradi: si hanno così 30 grammi di sale in 70 gr. di acqua. Le vasche diventano così veri e propri campi per la raccolta. Le acque madri vengono ritirate e convogliate verso depositi, dove riusciranno preziose per aiutare la salificazione delle acque vergini del nuovo raccolto e per compensare le perdite di salificazione nei bacini durante le piogge primaverili ed estive. Il sale, scolata l'acqua madre, è così pronto per il raccolto. Sul fondo dei grandi campi saliferi la dura crosta rossastra attende di essere rimossa. I salinari dividono il campo come in una vasta scacchiera: in ogni riquadro un operaio innalzerà il suo cumuletto, spaccando il fondo con speciali pale di legno. Duro lavoro, che si compie al mattino, quando il sole non ha ancora forza. I campi brulicano di operai; i cumuletti conici, disposti regolarmente sul campo, come covoni al sole, rimangono a scolare per circa un giorno. Poi sono caricati sui vagoncini della *décauville* e affidati agli elevatori meccanici, che formano rapidamente i grandi cumuli

GLI OPERAI RADUNANO IL SALE, L'ELEVATORE LO INNALZA, E IL CUMULO NASCE E CRESCE SOTTO LA SUA GETTATA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

prismatici. I cumuli costituenti i depositi del raccolto rimangono all'aria, al sole, all'acqua piovana per un mese circa. L'acqua non è nociva; forma, anzi, una utile crosta di protezione ai cumuli. Con l'autunno, una protezione più efficace è costituita da un rivestimento completo di tegole, sotto le quali il sale si «purifica» per un anno. Mentre si formano i nuovi cumuli, i vecchi vengono scoperti e il raccolto viene trasportato per via d'acqua ai depositi, pronto per la vendita. Il fabbisogno di sale è imponente. L'Italia ne è tuttavia ricchissima. Soltanto la Salina di Margherita di Savoia ha una produzione media annua di 112.999 tonnellate; Comacchio ne produce 18.510.

Duro lavoro, quello dei salinari.

In tutta questa mirabile vicenda, il protagonista è il nostro bracciante. Rude vigoroso parco protagonista. Sotto il sole, con i piedi nudi nelle acque brucianti o sui cristalli taglienti, con gli occhi arrossati dalla salsedine, la gola bruciante dall'arsura, i salinari lavorano ininterrottamente e instancabilmente.

Bisogna vederli questi Comacchiesi nei campi saliferi. Sono pescatori che, in attesa della famosa campagna autunnale di pesca nelle Valli, dànno la loro opera alla Salina. Con la muscolatura in forte rilievo sotto la pelle abbronzata, seminudi, si stagliano vigorosamente sul grigiore luminoso dei campi, sul roseo dei cumuletti, sul bianco splendente delle pirami-

SPEDIZIONE DEL SALE AI DEPOSITI - VECCHIO OPERAIO CHE RACCOGLIE I RESIDUI DEL SALE DOPO LA « SPACCATURA ». *(Arch. Fot. T. C. I.)*

di del sal nuovo. Sono tagliatori, spalatori, facchini; e, aristocrazia su tutti gli altri, formatori, cioè gli artisti del sale. Sono operai che formano con lunghe aste le pareti dei grezzi cumuli nati dal gettito degli elevatori. Il sale, ancora molle, si plasma docile sotto la carezza delle aste, tratrasformandosi in rigorose costruzioni prismatiche, che sembrano erette col metro e la squadra, il filo a piombo e il livello.

Le campagne salifere cominciano a primavera con la immissione dell'acqua vergine nei campi e terminano a fine estate. Nell'inverno rimangono in Salina i militi della Finanza, e alcuni operai per la custodia e la cura degli impianti. Sotto le larghe tegole rossastre il sale raccolto non avverte le intemperie che si scatenano dintorno. La umidità residuale svapora, i cristalli diventano sempre più bianchi e più puri.... sempre più degni di simboleggiare l'umana sapienza, e sempre più adatti, soprattutto, a dar gusto e sapore ai nostri alimenti. L'importanza del sale per il nostro benessere e per la nostra esistenza è incalcolabile. Una pietanza priva di sale è insipida; ecco perchè una delle più dure offese che possa farsi ad un nostro simile è quella di giudicarlo figuratamente mancante di sale... in zucca...

...ma in questo bianco splendente regno sembra che vi sia sale per tutti, anche per gli sciocchi...

P. G. COLOMBI

IL SALVATAGGIO A CALA MA

ANITA E GIUSEPPE GARIBALDI EFFIGIATI IN UN MEDAGLIONE IN MARMO NEL 1849, ULTIMO ANNO DELLA LORO AGITATA E AVVENTUROSA VITA IN COMUNE (ROMA, COLLEZIONE PAVIA).

Uno dei più pittoreschi tratti della costa toscana è il Golfo di Follonica; una lunga spiaggia di finissima sabbia, una serie di basse dune rivestite di folte pinete; poi, verso l'interno, boschi di quercia sughero, campi fiorenti ed un sorgere graduale di colline coronate da fattorie, che si appoggiano via via a colline più alte; poi i monti della regione metallifera di Massa Marittima, chiusi ad oriente dall'alta groppa brulla, calcare, di Gerfalco. Il bel golfo ampio, che si incurva con una linea regolare dolcissima, è limitato a ponente dalle colline di Populonia e verso mezzogiorno da quelle su cui, oltrepassate le miniere di Gavorrano, sorge Vetulonia; le prime scendenti con dolce pendìo tra il fumo delle fonderie di Piombino, le seconde cadenti ripide e boscose sul mare, con brevi balze scoscese, che determinano piccoli rientranti della costa, quali il Portiglione e la Cala Martina. Sul versante dei monti di Gavorrano, che guarda Follonica, si aggrappa ad una stretta dorsale, a 260 m. di altezza, il piccolo villaggio di Scarlino, che un tempo diede il nome alla vasta palude allora situata nell'ultimo tratto del torrente Pecora, a sud di Follonica.

CARTINA SCHEMATICA DELL'ITINERARIO DI GARIBALDI DA SALINE DI VOLTERRA A CALA MARTINA (27 AGOSTO - 2 SETTEMBRE 1849), DOPO AVER SUPERATO L'APPENNINO, SFUGGENDO ALL'ACCANITO INSEGUIMENTO DELLA SBIRRAGLIA AUSTRIACA.

L'aspetto della pianura compresa fra la strada che va da Follonica a Cura Nuova, sbocco del torrente Pecora dalle colline di Massa Marittima e le pendici orientali delle alture di Gavorrano e di Scarlino, non è molto cambiato da quello che era nel 1849, benchè il completo prosciugamento della palude di Scarlino abbia dato luogo ad un aumento di case coloniche, di fossi di scarico, di strade. Anche allora la bonifica era molto avanzata; il torrente Pecora e il Canale Allacciante erano arginati, come lo sono adesso. Allora era soltanto carrareccia la bella strada che ora si percorre in torpedone e che da Follonica corre lungo la sua bella pineta di levante, supera su due ponti la Pecora e il Canale Allacciante, sale sopra l'insellatura ad oriente del Poggio la Guardia e, attraversato il Piano dell'Alma, raggiunge la magni-

DI GARIBALDI

RTINA

2 Settembre
1 8 4 9

fica spiaggia di Castiglione della Pescaia. In quel tempo non vi era la ferrovia.

In questo tratto di paese pianeggiante, sulla Via Aurelia, tra la stazione di Scarlino e quella di Follonica, sorge la fattoria detta Palazzo Guelfi, asilo di Garibaldi nella notte dall'1 al 2 settembre 1849, l'ultima della sua lunga, tremenda odissea, iniziatasi il 2 luglio, appena caduta la Repubblica Romana, culminata con la morte di Anita presso Comacchio il 4 agosto e con la fucilazione di Ugo Bassi, Ciceruacchio, i suoi figli ed altri seguaci dell'Eroe (8-16 agosto); proseguita, col solo capitano Leggero, attraverso la Pineta di Ravenna, Modigliana, Le Filigare, la Toscana.

Palazzo Guelfi, un massiccio edificio del tipo comune alle fattorie della Maremma Toscana, è di proprietà della Signora Guelfi-Socini, residente a Siena, ultima discendente diretta di Angiolo Guelfi, che ospitò Garibaldi.

Durante l'« Escursione in Toscana » - 14-20 settembre dello scorso anno - i Soci del Touring, ad essa partecipanti, hanno percorso vie, attraversato e visitato paesi ricchi di memorie dell'epopea garibaldina; il giorno 16 si sono soffermati a Palazzo Guelfi e, cortesemente accolti dall'agente della fattoria, signor Attilio Petrucci, hanno visitato, con tutta la commozione ispirata dall'ambiente e dalle memorie, la camera ove riposò Garibaldi. La storica camera è al primo piano, nell'angolo a destra di chi guarda l'edificio. Tutto v'è conservato con religioso rispetto; il letto di ferro, una poltrona, un tavolo col lume a olio, un cassettone: tutto come nel settembre 1849; conservata la pittura delle pareti a strisce bianche e celesti e il soffitto di legno. E' qui, si pensa, che culminò l'opera di abnegazione di tanti Italiani. Se essa fosse mancata o avesse fallito, che cosa sarebbe avvenuto, ove Garibaldi fosse stato preso e inesorabilmente fucilato? Nella camera, sulla parete a sinistra della porta, è murata una bella epigrafe di F. D. Guerrazzi, fattavi apporre da Angiolo Guelfi nel dicembre 1862.

Il signor Petrucci volle donare ai gitanti una pregevole monografia: « Dal Molino di Cerbaia a Cala Martina », pubblicata a Firenze nel 1882, nella quale Guelfo Guelfi, figlio di Angiolo, nato nel 1837 e morto nel 1911, ha raccolto con grande diligenza le notizie sul salvataggio di Garibaldi attraverso la Toscana.

GIUSEPPE GARIBALDI, GENERALE DELLA REPUBBLICA ROMANA, ANCORA IN VESTE DI GUERRIGLIERO DELLE « PAMPAS ». AVEVA ALLORA QUARANTADUE ANNI. (DA UNA LITOGRAFIA DEL TEMPO).

UGO BASSI E LIVRAGHI CONDOTTI AL LUOGO DEL SUPPLIZIO DA SOLDATI AUSTRIACI. QUADRO DI CARLO ADEMOLLO (BOLOGNA, MUSEO DEL RISORGIMENTO).

FERMO ED ARRESTO DI UGO BASSI.

QUADRO DI CARLO ADEMOLLO (MUSEO DEL RISORGIMENTO, BOLOGNA).

FUCILAZIONE DI U. BASSI A BOLOGNA.

QUADRO DI A. LANFREDINI.

Garibaldi e il capitano Leggero, alle 11 di sera del 27 agosto, arrivarono al Bagno al Morbo, gruppo di case sulla strada provinciale da Volterra a Massa Marittima. La decisione che il Generale dovesse imbarcarsi in un punto della costa maremmana venne presa nella notte, presenti Girolamo Martini, facoltoso fattore del Bagno, e Cammillo Serafini, possidente di San Dalmazio, villaggio appartato ad oriente della strada. Non bisognava indugiare; qualunque ritardo poteva riuscire funesto; la crociera, già attiva nell'Adriatico, non era stata ancora estesa alle spiagge toscane.

La sera del 28, i due profughi, accompagnati in biroccino dal Serafini, arrivarono alla di lui casa a San Dalmazio, dove si trovava un altro patriota, Angiolo Guelfi di Scarlino, avvisato da un messo del Martini. Venne concertato che, senza dilazione, si dovesse trovare una barca capace di trasportare i due eroici fuggiaschi sulla costa ligure. Il Guelfi partì nelle prime ore del 29, e per quattro giorni Garibaldi e il Leggero rimasero ben nascosti a San Dalmazio. La sera del 1° settembre, il Guelfi ritornò, dopo avere combinato tutto, con infinite precauzioni. Come il Guelfi, quel gruppo di patrioti che concorsero a salvare Garibaldi erano dei sorvegliati e perseguiti per le loro idee repubblicane. I fratelli Lapini di Massa Marittima vennero incaricati della guida e scorta da questa città a Casa Guelfi, ove il Generale avrebbe dovuto riposare; a Olivo Pina e ad altri animosi giovani di

Scarlino venne affidata la scorta da Casa Guelfi al mare. Per la ricerca della barca il Guelfi ottenne l'aiuto di Pietro Gaggioli, commerciante di Follonica, il quale partì la sera del 29 agosto per Piombino e di là si recò a Porto Longone, ove trovò Pietro Azzariti, suo amico, padrone di una barca peschereccia, che aderì volonterosamente all'invito. La notte del 31 agosto la barca, con l'Azzariti e il Gaggioli, approdò allo scalo di Follonica. Mentre l'Azzariti attendeva in Follonica ai suoi interessi commerciali, il Gaggioli correva a Massa Marittima ad avvisare i fratelli Lapini, e faceva avvertire i giovani di Scarlino di trovarsi alla mezzanotte dall'1 al 2 settembre in Casa Guelfi.

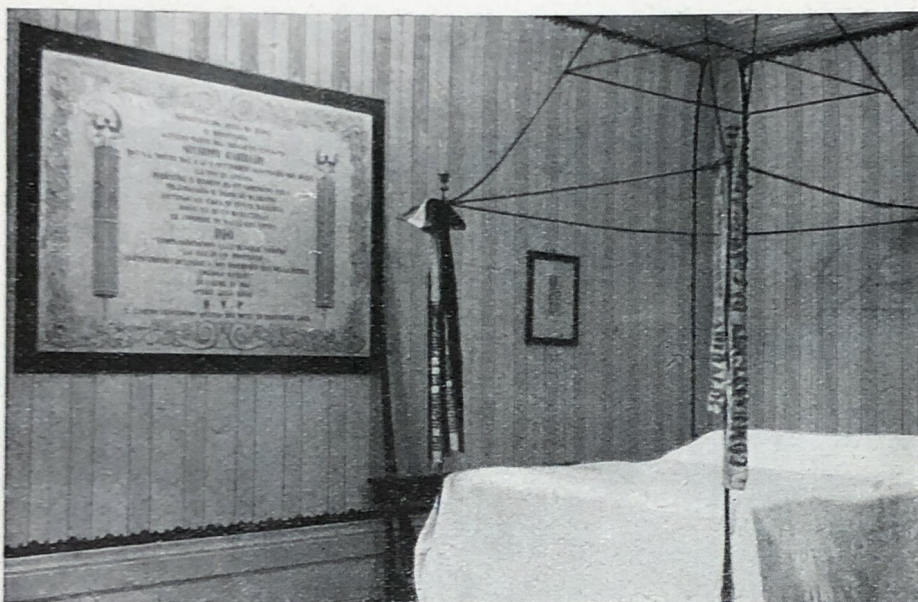
Tutto si svolse secondo quanto era stato stabilito. La sera del 1° settembre Garibaldi e il suo fido compagno di San Dalmazio raggiunsero a cavallo, di buon trotto, il mulino di Bruciano; di qui, un biroccino li portò al Casale di Malenotti, presso Massa; e un altro biroccino, con i fratelli Lapini, evitando la città, a Casa Guelfi, dopo avere incontrato per via i gendarmi, che li credettero una comitiva di cacciatori. Arrivarono a Casa Guelfi alle ore 1,30 antimeridiane del 2 settembre, dopo aver percorso 59 chilometri da San Dalmazio.

Nella casa, ove erano riuniti gli amici, il Generale venne accolto con la parola d'ordine: « Venezia! », a cui egli rispose: « Buona sera, amici »; ed entrò silenzioso e stanco. Col Gaggioli e l'Azzariti fissò l'imbarco fra le 9 e le 10 a Cala Martina, poi, preso un caffè, si adagiò vestito sul letto, mentre il Leggero si coricava su un lettino nella stessa camera. Alle

LA « BURRAIA », DOVE SOSTÒ GARIBALDI, RECANDOSI DA VOLTERRA A BAGNO AL MORBO.

CASA DEL DOTTOR CAMMILLO SERAFINI A SAN DALMAZZO. *(Arch. T. C. I.)*

SCARLINO, SULLE COLLINE AD OVEST DI GAVORRANO. *(Arch. T. C. I.)*

PALAZZO GUELFI, DOVE SI RIFUGIÒ GARIBALDI PRIMA D'IMBARCARSI A CALA MARTINA.

CAMERA DEL PALAZZO GUELFI E LETTO IN CUI RIPOSÒ GARIBALDI (1-2 SETTEMBRE '49).

GARIBALDI RIESCE A SFUGGIRE AI CROATI (CARICATURA DEL « FISCHIETTO » - 1849).

4, furono svegliati da Olivo Pina; cambiarono i loro vestiti con quelli dei fratelli Lapini, e fu la sola precauzione a cui Garibaldi consentì, non avendo voluto nemmeno tagliarsi i capelli fluenti e la caratteristica barba.

Alle 5, dopo consumata una zuppa, gli esuli, scortati da quattro giovani di Scarlino, tutti armati di fucili da caccia, si misero in marcia. Sull'argine del Canale Allacciante Garibaldi fece l'unico cattivo incontro della sua perigliosa traversata da Comacchio al Mar Tirreno: un ex gendarme lo riconobbe e corse a Scarlino per denunciarlo; ma vi fu chi lo costrinse a tacere.

Il drappello, al quale si era unito anche il Gaggioli, passando per le boscaglie salì sul Poggio la Guardia. Lassù, in vista del mare, la fronte di Garibaldi si rasserenò. Tra le balze boscose e i cespugli fu raggiunta la breve spiaggia di Cala Martina; poco dopo arrivò la barca dell'Azzariti, con quattro uomini a bordo. Garibaldi abbracciò e baciò tutti, poi, seguito dal Leggero, s'imbarcò. Era poco lontano sul mare quando mandò ai suoi salvatori un ultimo saluto: « Viva l'Italia ». Erano le 10 antimeridiane del 2 settembre 1849.

La barca si diresse all'isola d'Elba, ove a Capoliveri sbarcò due marinai e a sera proseguì per il Golfo della Spezia. Il 6 settembre Garibaldi sbarcò a Porto Venere; ma arrestato a Chiavari quello stesso giorno, fu accompagnato a Genova e obbligato a partire esule.

Il Granduca Leopoldo II lasciò tranquilli i salvatori di Garibaldi; soltanto l'Azzariti rimase in esilio in Liguria fino al 1859.

UMBERTO ADEMOLLO

Vita del Touring

Un altro grave lutto ha colpito il nostro Vice Presidente ing. comm. Mario Bertarelli e le Famiglie Bertarelli, già così duramente provate dalla sventura nel corso del 1936.

Nella sera di Natale il rag. Marco Bertarelli, valoroso capitano degli Alpini in guerra e alacre collaboratore dell'industria legata al nome dei Bertarelli, si è spento a soli 51 anni.

Ancora una volta il nostro Sodalizio si stringe intorno alle Famiglie Bertarelli per dir Loro tutta la sua commossa partecipazione al Loro dolore: particolarmente diciamo le parole della simpatia più viva e della più aderente solidarietà nel dolore al dottor Guido Bertarelli, fratello dell'Estinto, nostro antico amico e collaboratore, Vice Presidente della Sezione di Milano del C. A. I., legato a noi dal quotidiano e grandioso lavoro di quella *Guida dei Monti d'Italia*, che sarà motivo certo di nuova gloria per gli Istituti da cui fu promossa e che ha in Lui uno dei più fervidi animatori.

Ma un sentimento di gratitudine si unisce a quello del profondo cordoglio per rivolgersi ai signori Maria Allegri in Ruggeri, Enrico e Anna Allegri, congiunti a Marco Bertarelli da stretti vincoli di parentela, i quali vollero onorare la memoria dell'Estinto elargendo la somma di Lire 15.000 a favore del Villaggio Alpino del Touring.

Far del bene nel nome dello Scomparso: così la Vita trae origine dalla Morte, perpetuandone il pio ricordo nell'anima dei beneficati.

Nuovi Consiglieri del Touring

Nelle sedute di Consiglio del 17 giugno e del 4 dicembre dello scorso anno, su proposta della Presidenza del Sodalizio, vennero chiamati, con voto unanime, a far parte del Consiglio stesso — salvo ratifica dei Soci nell'Assemblea che verrà convocata *ad referendum* nel prossimo maggio — i signori prof. ing. gr. uff. Italo Vandone e prof. Gian Piero Bognetti, per i due posti vacanti dopo la morte dei sempre rimpianti e benemeriti ing. prof. comm. Francesco Sansoni e dott. gr. uff. Marco De Marchi.

Per i Soci del Touring specialmente, i nuovi eletti non hanno bisogno di particolare presentazione. L'uno e l'altro appartengono già, in certo modo, alla nostra famiglia, motivo questo per noi di grande e sincero compiacimento, anche se tale precedente — com'è ovvio — non ha costituito un elemento determinante della scelta, dovuta ai loro grandi meriti personali e alla possibilità di una loro preziosa collaborazione.

Il prof. ing. gr. uff. **Italo Vandone**, che iniziò la sua carriera al Genio Civile e che fu successivamente Ingegnere Capo della Provincia di Milano, è una delle personalità più eminenti dell'Ingegneria stradale. Dopo aver legato il suo nome ad opere grandiose, compiute quale funzionario della Pubblica Amministrazione (vogliamo ricordare qui soltanto la parte ch'egli ebbe nella costruzione del ponte sul Po a Piacenza) e aver collaborato col nostro Sodalizio per il miglioramento stradale, soprattutto attraverso la attività dell'apposita Commissione del Touring, assunse nel 1919 l'ufficio di Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del Touring Club Italiano (Fondazione Puricelli, gestito, a partire dal 1928, in unione col R. A. C. I.) di cui fu il geniale animatore e vivificatore.

Non è qui il caso di elencare la vasta e complessa attività svolta dall'Istituto sotto la direzione dell'ing. Vandone. Basterà rilevare che tutti i tecnici italiani sono concordi nel valutare l'apporto fondamentale che l'opera del Vandone e dell'Istituto hanno significato per il progresso stradale del nostro Paese.

Il suo nome, del resto, è ben conosciuto anche all'estero dove, in rappresentanza del Touring e spesse volte anche del Governo, ha preso parte a tutti i Convegni Stradali.

Il Consiglio del Touring, che aveva perduto, con la morte del prof. Sansoni, una valorosissima competenza, ne riacquista, con la nomina del prof. ing. gr. uff. Italo Vandone, un'altra che le può degnamente succedere.

Il prof. **Gian Piero Bognetti**, figlio del nostro amatissimo prof. Giovanni Bognetti, Presidente del Touring dal 1926 al 1935, è, fin dal suo venticinquesimo anno, professore universitario per la storia del diritto; dopo avere insegnato tale disciplina successivamente nelle Università di Urbino e di Pisa, è ora, dal 1934, ordinario di questa materia nella R. Università di Genova.

Appassionato fin dagli anni della sua prima giovinezza delle ricerche e degli studi storici e giuridici e frequentatore assiduo di archivi e di biblioteche, egli ha potuto dedicare alle scienze tutte le sue più belle doti di ingegno e di cultura, rivolgendole ordinatamente ad un fine, sorreggendole con un'assidua e rigorosa disciplina, degna, soprattutto in un giovane, anzi in un giovanissimo, della massima ammirazione. Il Bognetti, pertanto, è stato in grado di pubblicare opere di grande lena e di riconosciuto valore scientifico e metodico, quali quelle sulle origini dei comuni rurali del Medio Evo, e sulla storia del passaporto e del salvacondotto, che gli hanno subito fatto conquistare un posto notevole fra gli studiosi italiani e stranieri della materia.

Innumerevoli sono poi le memorie e le note di minor mole che il Bognetti ha dedicato ad argomenti giuridici e storici di grande interesse anche turistico: su Castel Seprio, sulle miniere di Valtorta nei rapporti giuridici cogli arcivescovi di Milano, sull'Abazia Regia di S. Salvatore di Tolle, sulle pievi delle valli di Blenio, Leventina e Riviera, sulle condizioni dei cittadini milanesi dopo la distruzione di Milano del 1162 ecc., in cui sono particolarmente studiati, fra l'altro, il regime delle miniere e dei pascoli nel Medio Evo, gli ospizi e le vie dei pellegrini, la formazione storica del confine delle Alpi, e numerosi altri problemi che hanno diretta attinenza con la vita e le mète che ci proponiamo.

Alla Società Storica Lombarda ed ora alla Regia Deputazione di Storia Patria per la Lombardia, di cui egli è dotto e solerte Deputato, il Bognetti ha pure portato e porta assiduamente la sua mirabile attività, sicchè non è dubbio che egli, socio del Touring sin dalla nascita, sarà nelle migliori condizioni per diventare un prezioso collaboratore e per fare onore al suo Consiglio Direttivo, tanto più che egli avrà dinnanzi a sè l'esempio luminoso del Padre in tutta la Sua opera di amore e di sacrificio per il nostro Sodalizio.

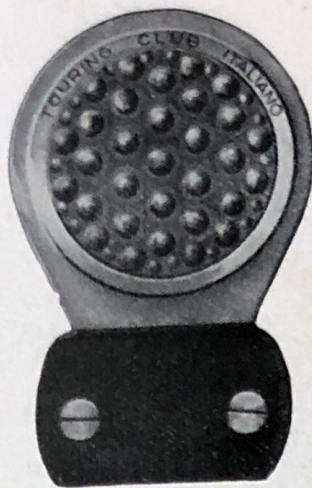
Dove sorgerà il nostro XVI Campeggio?

Mentre procede attivamente l'organizzazione del « *Periplo delle Coste d'Italia ed Escursione nella Venezia Giulia* », che avranno luogo dal 2 all'11 Maggio prossimo e di cui abbiamo dato notizia nel numero precedente della Rivista, siamo lieti di annunziare che il *XVI Campeggio « Al Monte Rosa »* sorgerà quest'anno alla testata della *Valle d'Ayas*, in località *Pian di Verra*, magnifico pianoro a 2047 m. di altitudine, circondato da pinete e allietato dalle chiare acque dell'Evançon, in vista degli imponenti ghiacciai che scendono dal Breithorn e dai Gemelli.

Chi ha tempo...

Una proroga che molti hanno invocato è quella concessa dal Decreto Ministeriale 28 dicembre 1936, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 31 dicembre scorso n. 302, relativa al termine di applicazione del dispositivo catarifrangente sugli autoveicoli. In base al nuovo Decreto, l'adozione del dispositivo diverrà obbligatoria: *a*) per gli autobus e relativi rimorchi, per le automobili adibite a servizio pubblico di linea, di piazza, e di noleggio di rimessa e per le motocarrozzette in servizio pubblico di piazza al 30 giugno prossimo; *b*) per gli autocarri e rimorchi relativi, per le automobili in servizio privato per uso promiscuo (trasporto di persone e di cose), nonchè per quelle ad uso speciale, al 31 dicembre prossimo; *c*) per le automobili per trasporto di persone, i motocicli, le motocarrozzette e i motofurgoncini in servizio privato al 30 giugno 1938 -XVI.

I nostri Lettori vorranno però permetterci di far ricorso al vecchio e sfruttatissimo proverbio col quale intitoliamo questa nota, per dar loro un consiglio: si affrettino a mettersi in regola anche se le loro macchine potranno fruire della tolleranza più lunga. Chi, come noi, ha assistito all'affannosa ricerca di catarifrangenti da parte di proprietari di vetture private, di impresari di trasporto, di autisti, che portava tutta questa brava gente, negli ultimi giorni dello scorso anno, a far code interminabili ai nostri sportelli, vorrebbe che fosse evitata, allo scadere delle proroghe, il rinnovarsi dell'inconveniente, il quale, oltre a recare disturbo ai Soci, altera non indifferentemente l'andamento dei nostri servizî, provocando squilibri nella razionale distribuzione di essi.

D'altra parte, l'esperienza già acquisita in questo campo permette di constatare come la gemma rifrangente sia di grandissima utilità per evitare pericolosi incidenti: occorre, dunque, che ogni Socio automobilista provveda, nell'interesse proprio e dei terzi, a mettersi in regola con la legge al più presto, non solo; ma anche si faccia efficace e convinto propagandista presso amici e conoscenti, affinchè il termine fissato dal decreto di proroga veda tutte le automobili italiane già da tempo munite del dispositivo, del quale — è bene ricordarlo — dovrà essere sempre curato il mantenimento in efficienza attraverso una diligente pulizia.

Quanto al servizio offerto dal Touring, i nostri Soci ricordino che per tutta la durata della proroga il Sodalizio mette a loro disposizione i dispositivi catarifrangenti perfettamente rispondenti alle caratteristiche tecniche stabilite dal competente Ministero ed al prezzo più basso (L. 4.— alla Sede, L. 5.— per spedizione nel Regno, Impero e Colonie); vedano dunque di rispondere a questa premura con altrettanta premura, nell'interesse loro ed anche in quello del Touring.

Per i rimorchi degli autocarri, il dispositivo catarifrangente, anzichè di forma circolare, è triangolare. Esso è pure in vendita ai Soci del T. C. I. al prezzo di L. 9 per consegna alla Sede e di L. 11 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie.

Conservare "Le Vie d'Italia,,

Non raramente avviene che si oda parlare o si leggano sui giornali notizie di paesi, di uomini o di avvenimenti che si ricollegano ad articoli, studi e materiale iconografico pubblicati da « *Le Vie d'Italia* ». Se abbiamo conservato i fascicoli della Rivista nel loro ordine cronologico, ci sarà facile rintracciare queste trattazioni particolari, che illustrano ampiamente problemi di attualità.

Anche per questo il Touring, continuando un uso diventato ormai tradizione, ha preparato comodissime « cartelle-custodia » per raccogliere e conservare i fascicoli dell'annata 1936 e ugualmente comode ed eleganti « copertine » per rilegarli in due volumi.

Tanto le due cartelle quanto le due copertine sono per formato e per colore identiche a quelle degli scorsi anni: rivestite in tela verde scura, portano il titolo della Rivista impresso in oro sul dorso e sul piano anteriore.

Il prezzo delle due cartelle o delle due copertine è di L. 8 alla sede del T. C. I., L. 10 Italia, Impero e Colonie, L. 13 all'Estero. Alle stesse condizioni si possono avere le due cartelle o le due copertine per l'annata 1936 de « *Le Vie del Mondo* ».

Indirizzare le richieste all'Amministrazione del Touring Club Italiano, Corso Italia 10, Milano.

La "Campagna del mezzo milione,,

Il giorno — certo non lontano — in cui il Touring potrà raggiungere la tappa del *mezzo milione* nel numero dei suoi Soci, sarà uno dei più gloriosi e fausti della vita del grande Sodalizio. A questa tappa ci avviciniamo a grandi passi, poichè la Campagna indetta a tale scopo conti-

nua a dare frutti sempre più cospicui. Gli amici tengano viva la fiamma e cerchino aderenti al Touring in ogni occasione, con la certezza di fare anche l'interesse di coloro che riusciranno ad attrarre nelle nostre file. Infatti, non si è dato mai, forse, il caso di un'associazione che assicuri tanti e tanto solidi vantaggi ai suoi membri, quanto quelli di cui è largo il Touring coi propri associati.

Chiunque ottenga una nuova adesione e procuri un nuovo Socio aggiunge qualche cosa alla forza d'azione del Sodalizio, e, secondo quanto stabilisce il regolamento per la «*Campagna del mezzo milione*» (ognuno può chiederlo mediante semplice biglietto da visita con le iniziali «C. M. M.»), riceverà un premio.

Ultimamente sono state sorteggiate altre tre copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo* fra i possessori dei «Buoni-Premio» compresi tra i numeri 1601-1700, 1701-1800, 1801-1900 e la sorte ha favorito i signori:

Prof. *Guido Cosciani*, Console Scolastico del T. C. I., R. Istituto Tecnico Commerciale «L. da Vinci», Trieste (n. 1627);

1° Capitano *Giuseppe Simonetti*, Console Militare del T. C. I. per il Comando Stabilimenti Militari di Pena, Gaeta (n. 1720);

Prof. Cav. *Guido Devescovi*, *Console Scolastico* del T. C. I., R. Liceo Ginnasio «Dante Alighieri», Trieste (n. 1870).

Ricordiamo che, indipendentemente dai premi tratti a sorte, *anche la presentazione di un solo Socio dà diritto ad un premio a parte ed a scelta.*

Ribassi e facilitazioni ai Soci del T. C. I.

Le Imprese Marittime «Ignazio Messina e C.» di Genova, le quali esercitano il servizio regolare passeggeri e merci per l'A. O. fra Genova e Gibuti (toccando i porti di Livorno, Napoli, Palermo, Catania, Massaua ed Assab) con le navi di prima classe «Semien», «Tembien» e «Ogaden», tutte oltre le 8.000 tonnellate, accordano ai nostri Soci, a presentazione di tessera, lo sconto del 5% sulle tariffe per i passeggeri.

Esempi da imitare

Il nostro Console per Calalzo sig. G. B. Giacobbi ci scrive: «Compiendosi il 40° anno della mia appartenenza all'associazione del T. C. I., mi sono proposto di presentare nel mio pronipote Paolo il continuatore del vitaliziato, che potrà durare — almeno lo spero ed auguro — il doppio del mio. Unisco la domanda del nuovo Socio, che non ha potuto firmare perchè ancora analfabeta. La fotografia, che pure unisco, garantisce l'autenticità del candidato. Ho spedito in data odierna per detta iscrizione un bollettino postale dell'importo di L. 250.20».

Il piccolo Socio vitalizio è uno dei primi della sua età nelle nostre file. Lo accogliamo con festa, come un augurio di fortuna e un simbolo vivente del fecondo avvenire del nostro Sodalizio; mentre esprimiamo il voto che altri Soci abbiano ad imitare l'esempio del Console Giacobbi nel festeggiare i fausti eventi delle loro famiglie.

Continua senza tregua e con ritmo crescente l'invio al Touring, da parte di Soci Vitalizi, della quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30 — a seconda cioè che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 a tutto il 1935) — a rimborso della somma versata dal Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5%.

Mentre ci felicitiamo per questa prova davvero eloquente di affettuoso attaccamento che ci giunge spontanea dai Soci Vitalizi, registriamo qui con orgoglio una nuova cospicua serie di «esempi da imitare»:

Cap. Cav. Luigi Salamone, Roma; Dott. Alberto Vaghi, Milano; Petronio Ida, Trieste; Rag. Vittorio Ugolini, Verona; Dott. Don Ettore Rossi, Calvisano; Tenente Giuseppe Mario Filippello, Torino; Mons. Stefano Costa, Feltre; Dott. Cav. Carlo Bassi, Castelbolognese; Janni Cesare Augusto, Roma; Venturini Giuseppe, Este; Rag. Giuseppe Serena, Firenze; Dott. Pirro Dragoni, Ravenna; Vangelisti Amerigo, Genova; Rag. Lucia Facchetti, Varese; Avv. Mario Lamperti De Vecchi, Novara; Rag. Elio Pierangeli, Roma; Avv. Alfredo Tovo, Torino; Tonegutti Giovanni, Belluno; Ing. Piero Sordelli, Milano; Vandoni Carlo, Milano; Roggero Pedro M., Chorillos; Baruzzi Giuseppe, Genova; Mirandoli Serafino, Livorno; Dompieri Leonardo, Trapani; Ing. Comm. Costantino Dimidri, Bari; Bonadonna Giovanni Battista, Ancona; Ing. Mario Bertolini, San Remo; Maran Ferruccio, Padova; Bacchi Jole, Palermo; Mellerio Vincenzo, Malesco; F. Lanata Coudy Luis, Roma; Ceresa Giovanni, Vercelli; Mons. Ettore Bianchi, Cento; Don Teopompo Leofatti, La Spezia; Padre Benvenuto Gerardo, Genova; Dott. Pietro Crotti, Bagni di Lucca; Rossi Aristide, Domodossola; Avv. Mario Tedeschi, Torino; Parini Giacomo, Spiazzo Rendena; Fagnola Giuseppe, Borgosesia; Dott. Carlo Cini, Vittorio Veneto; Bozzone Ettore, Torino; Gardoncini Giuseppe Giovanni Battista, Gardone V. T.; Profeta Romolo, Montiano Toscano; Lorenzi Ferdinando, Genova; Cav. Paolo Salemo Troya, Siracusa; Dott. Rag. Giuseppe Bisestì, Desio; Santorufo Luigi, Lecce; Comm. Vittorio Basso, Milano; Avv. Dott. Cav. Ernesto Levi, Torino; Rag. Cesare Briani, Trento; De Benedetti Tomaso, Savona; Ciana Giulio, Orta S. Giulio; Gasparini Enrico, Castelleone; Barone Carlo Cataldi, Genova; Pegli Giovanni, Rapallo; Intini Domenico, Noci; Rag. Gr. Uff. Armando Pedrini, Delegato Capo del T. C. I., S. Francisco Calif.; Arch. Antonio Pugliese, San Paulo; Rag. Mario Lombardi, Ferrara; Rag. Arturo Mattei, Bologna; Borrini Guido, Torino; Dott. Ing. Cesare Butazzi, Livorno; Dott. Giuseppe Bruni, Varese; Ing. Cav. Emilio Emmer, Milano; Albertieri G. Nino, Console del T. C. I., Bordighera; Comazzi Pierino, Takoradi; Avv. Spirito Raineri, Torino; Dott. Mario Caffaratti, Torino; Ing. Cav. Uff. Filippo De Matteis, Torino; Fabris Giacomo, Rocca Pietore; Rocca Ancis Stefano, Cagliari; Garavaglia Carlo, Milano; Comm. Alberto Fossati Bellani, Monza; Dott. Co. Scipione Barbiano Belgioioso, Milano; Avv. Silla Albrighi, Milano; Rag. Giuseppe L. Loretti, Buenos Aires; Laganà Armando, Napoli; Mori Giuseppe, Spercenigo; Rag. Mario Taccani, Milano; Tod Mercer J. Lorenzo, Rapallo; Pagani Bice, Besana Brianza; 1° Capitano Romeo Ferrari Maggiorino, Bolzano; Dott. Ing. Mario Martelli, Novara; Lassi Domenico, Faenza; R. Liceo Ginnasio «G. D'Annunzio», Zara; Avv. Antonio Pioppi, Modena; Rag. Erminio Alberto Olivero, Torino; Dott. Prof. Luigi Duranti, Pisa. *(continua)*

DALLA TRIPOLITANIA ALLA CIRENAIC PER LA "LITORANEA LIBICA

L'annuncio di questa nuova Escursione in Libia ha destato un vivissimo interesse fra i Soci. I fatti, anche chi ha già partecipato ai precedenti viaggi in Colonia, organizzati dal Touring, si rend conto dell'originalità di questa Escursione, che consente di abbinare la visita della Tripolitania della Cirenaica, grazie all'avvenuta inaugurazione della « Strada Litoranea » lungo la quale sorg tutto un nuovo mondo ad attestare la volontà e la tenacia della nostra razza.

Per esigenze organizzative e logistiche, questa Escursione verrà effettuata in due gruppi disti composti di 30 Soci ciascuno, di cui il primo salperà da Palermo per Tripoli Domenica 28 Mar e terminerà il viaggio a Siracusa Sabato 10 Aprile, proveniente da Bengasi; il secondo, invece, sa perà da Siracusa per Bengasi, Domenica 4 aprile, e terminerà il viaggio a Palermo Sabato 17, prove niente da Tripoli. Ecco, per somme linee, l'itinerario e il programma della Escursione:

GRUPPO A.

28 Marzo - Partenza da Palermo con motonave della Soc. « Tirrenia ».
29 Marzo - Arrivo a *Tripoli* alle ore 13. Pomeriggio - Visita della Fiera.
30 Marzo - Mattino - *Visita della Città.* Pomeriggio - *Gita alle Oasi di Tripoli.*
31 Marzo - Gita agli *Scavi di Sábratha* e a *Zuara.*
1 Aprile - Gita facoltativa a *Gárian* e *Tigrinna.*
2 Aprile - Da Tripoli a *Leptis Magna.* Visita degli Scavi. Proseguimento per *Zliten* e *Misurata.*
3 Aprile - Da Zliten e da Misurata a *Sirte.*
4 Aprile - Da Sirte a *Agedabia* e a *Bengasi.*
5 Aprile - Mattino. *Visita di Bengasi* e *dintorni.* Pomeriggio. Gita alla *Grotta del Lete.*
6 Aprile - Da Bengasi a *Tocra, Barce, Tolemaide.* Visita dei nuovi Scavi. Proseguimento per *Cirene, Apollonia* (visita) e ritorno a Cirene.
7 Aprile - Visita degli *Scavi di Cirene.* Da Cirene a *Derna.* Visita della città. Nel pomeriggio, ritorno a *Cirene.*
8 Aprile - Da Cirene a *Barce, Bengasi.* In serata, imbarco sulla motonave della Soc. « Tirrenia ».
9 Aprile - In navigazione.
10 Aprile - Mattino. Arrivo a *Siracusa.*

GRUPPO B.

Il Gruppo *B* partirà da *Siracusa* Domenica 4 Aprile alle ore 21, sbarcherà a *Bengasi* Martedì 6, alle 7, e percorrerà in senso inverso lo stesso itinerario del Gruppo *A*, ripartendo da Tripoli Venerdì 16, alle 14.30, per Palermo, ove giungerà Sabato 17 alle 13.15.

SISTEMAZIONE ALBERGHIERA.

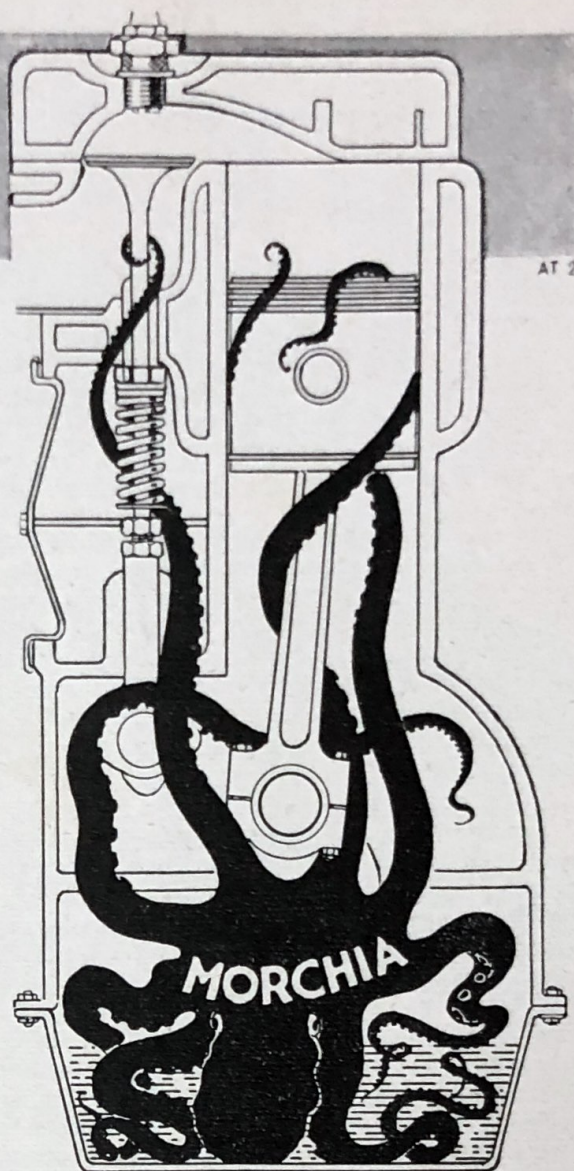
La comitiva alloggerà nei migliori alberghi della Colonia, che offrono il massimo conforto desiderabile: a Tripoli, *Grande Albergo* e *Albergo Mehari*; a Bengasi, *Grande Albergo Berenice*; a Cirene, *Grande Albergo Cirene*; a Zliten, *Albergo delle Gazzelle.*

SERVIZI AUTOMOBILISTICI.

Il viaggio da Tripoli a Bengasi, Derna e ritorno a Bengasi verrà effettuato con *autovetture Pullmann*, munite di ogni conforto (*poltrone singole, bar, toletta, radio ricevente e trasmittente*, ecc.). Il percorso con automezzi supera i 2400 km.

RIDUZIONI FERROVIARIE ED AEREE.

I partecipanti all'Escursione potranno approfittare della riduzione ferroviaria del 50 % concessa dal Ministero delle Comunicazioni per i viaggi in Libia e della riduzione del 30 % accordata dalle Società di Navigazione Aerea « Ala Littoria » e « Aviolinee Italiane » in occasione della « Stagione Turistica della Libia ».

La quota di partecipazione, stabilita in L. 1.750.— comprende: La doppia traversata marittima da Palermo a Tripoli e da Bengasi a Siracusa o viceversa, in II classe; soggiorno e vitto completo a bordo e a terra per l'intera durata del viaggio; trasporto in automobile secondo l'itinerario indicato; trasporto e facchinaggio dei bagagli; ingresso a Musei, Antichità, ecc.; servizio di guide; mance (escluse quelle di bordo); distintivo di conio speciale. Occorre chiedere il programma particolareggiato e inviare l'inscrizione al più presto, poichè, ripetiamo, i posti sono limitati, per imprescindibili esigenze, a 30 per ognuno dei due gruppi.

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo perchè?

La domanda dell'Avv. M. T. di Brescia, che fornirà oggi lo spunto per la nostra consueta divagazione tecnico-pratica, è lunga e complessa: cita marche e sistemi concreti, e contiene interessanti e profonde osservazioni. Per ovvie ragioni di spazio, di opportunità e di discrezione, non possiamo riprodurla tal quale: possiamo però riassumerla in una forma generale, riservandoci, nella risposta, di chiarire anche i dubbi di dettaglio.

Perchè alcune moderne macchine collegano le ruote posteriori tra di loro mediante uno stabilizzatore che le costringe a sobbalzare insieme realizzando così la netta negazione delle ruote indipendenti, mentre altre estendono il sistema anteriore indipendente anche alle ruote posteriori, facendo rilevare come un pregio l'assoluta indifferenza di ogni ruota alle perturbazioni dell'altra? Come si spiega che entrambi i tipi di vettura si comportino in pratica egualmente bene?

La risposta esige una rapida scorsa attraverso alcune moderne teorie della sospensione, non tutte note alla massa degli automobilisti.

Due requisiti essenziali sono richiesti, in tema di sospensione, dalle macchine moderne: un buon molleggio, ed un efficace contributo alle doti di stabilità del veicolo (sterza, tenuta di strada, reazione contro il coricamento laterale determinato dalla forza centrifuga nelle curve veloci, ecc.). Il secondo requisito, col progredire delle velocità abituali e del gusto per le medie elevate, avrebbe soverchiato il primo, che il generale miglioramento della rete stradale ha in parte soddisfatto automaticamente, se nel contempo le esigenze degli utenti non si fossero di molto raffinate anche in fatto di molleggio vero e proprio, e se le alte velocità non avessero introdotte necessità nuove. E cioè, non solo il facile e dolce assorbimento istantaneo delle ineguaglianze positive e negative del fondo stradale, ma anche la riduzione al minimo delle conseguenti reazioni, sopportate dal telaio come conseguenza del ritorno in posizione delle molle deformate dal sobbalzo: reazioni determinanti il cosidetto « colpo di racchetta », e manifestantisi alle alte velocità in un fastidioso movimento di beccheggio, che segue per parecchi istanti alla perturbazione principale. In alcune strade un po' ondulate, anche se non malvage di fondo, il fenomeno dà luogo ad un ritmico dondolamento sussultorio del sedile posteriore, che agli utenti più delicati può ricordare gli effetti del mal di mare.

Va avvertito innanzi tutto che il problema del molleggio puro e semplice — indipendente cioè dai requisiti di guida e stabilità della vettura — è risolvibile e viene correntemente risolto anche dai tipi muniti di sospensione classica, a quattro balestre, malgrado la difficoltà di conciliare una buona flessibilità (cioè un sistema di balestre molto soffici, sensibili ed a forte freccia di deformazione) con l'assenza di reazioni e di beccheggio longitudinale (assenza che esigerebbe sospensioni poco cedevoli). Basta adottare, infatti, delle balestre molto soffici, e per quanto riguarda la reazione, mitigarne l'entità alleggerendo al possibile la massa degli organi sobbalzanti (peso delle ruote e degli organi connessi, funzionanti come accumulatori di energia, che tali organi restituiscono per inerzia al telaio durante la distensione dei mezzi elastici compressi), e assorbire la residua reazione con opportuni ammortizzatori, cioè con apparecchi che, frenando il ritorno delle balestre, trasformano in calore (per attrito o per compressione d'olio) l'energia nociva.

Ma, risolto a questo modo il problema della dolcezza e levigatezza di marcia in rettilineo, rimane da risolvere il secondo, quello delle interferenze del molleggio con le caratteristiche di guida e di curva della vettura.

In questo problema la sospensione posteriore non interviene che indirettamente, come vedremo. Si è invece, in particolare luogo, osservato, che il classico assale anteriore, portante rigidamente le due ruote direttrici e molleggiato a sua volta rispetto al telaio mediante le due balestre situate assai lontane dalle ruote e assai prossime alla mezzarìa della vettura (sia perchè il telaio si restringe anteriormente per abbracciare il motore, sia perchè le ruote devono avere uno spazio di sterzata senza toccare nelle balestre) presenta alcuni insopprimibili inconvenienti. Uno consiste nel rendere partecipe ogni ruota delle perturbazioni stradali subite dall'altra, modificandone il piano di rotazione, e determinando così lievi variazioni negli angoli caratteristici della timoneria di sterza o di assetto ruote-terreno, trascurabili a lenta andatura, ma talvolta fastidiose in velocità, potendo apportare sventagliamento delle ruote direttrici, scarsa fermezza di guida, tremito di volante e fatica ai polsi, minor sicurezza di rotta rettilinea su terreni difficili. L'altro, e più appariscente inconveniente, è quello derivante dalla scarsa distanza tra le due balestre, cioè dal diminuito braccio di leva che si oppone al « coricamento laterale » nelle curve, determinato dalla forza centrifuga. È intuitivo ed evidente che, a pari flessibilità del mezzo elastico, più questo è lontano dalla mezzaria della vettura, e più è disposto in alto, prossimo al piano orizzontale che contiene il baricentro, e meglio si opporrà al coricamento laterale. A distanza infinita, basterebbe una molla infinitamente debole per garantire che la vettura non si inclini da un lato sotto qualsiasi sollecitazione; e se lo snodo elastico fosse sullo stesso piano del baricentro, l'inclinazione sarebbe egualmente impossibile anche con una base d'appoggio molto ristretta (se poi si potesse addirittura portare le sospensioni *più in alto* del baricentro della macchina, questa nelle curve si inclinerebbe non più all'infuori, con la caratteristica penosa impressione di rovesciamento a tutti nota, ma verso il centro della curva, come una motocicletta in pista).

Le classiche balestre anteriori, comunque, dovendo rimanere al disotto del telaio e lontane dalle ruote, non permettono nulla di simile: ecco perchè i costruttori han dovuto ricorrere a soluzioni di compromesso, tenendo a tutte e quattro le balestre (e specialmente quelle posteriori, che essendo le più « esterne » hanno maggior efficacia in questa reazione contro il coricamento), più dure, meno proclivi a flettersi e a torcersi, di quanto le sole esigenze del buon molleggio comporterebbero. Alcuni tipi poi hanno fatto ricorso allo « stabilizzatore » od « equilibratore », cioè ad un sistema che collega le due sospensioni posteriori, lasciando a ciascuna una certa libertà nelle piccole oscillazioni, ma obbligandola, oltre un certo limite, a flettersi insieme con l'altra, o almeno a partecipare parzialmente alle sollecitazioni dell'altra, con l'ovvio risultato di aumentare grandemente l'intensità della reazione elastica che si oppone al coricamento del telaio e della carrozzeria nelle curve veloci.

A questo punto dell'evoluzione tecnica entrano in scena le ruote indipendenti. Facendo molleggiare per

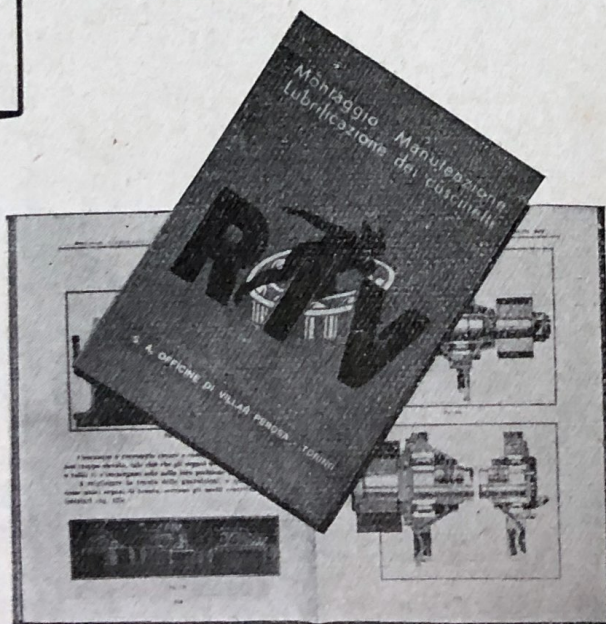
proprio conto — così si è pensato — ognuna delle ruote anteriori, con un sistema elastico locale, in immediata prossimità della ruota stessa, otterremo: di migliorare la guida, esonerando ogni ruota dagli effetti della perturbazione stradale dell'altra; di allungare il braccio di leva trasversale che resiste al coricamento laterale, in confronto alle troppo centrali balestre; e di alzare l'applicazione dello snodo elastico rispetto al baricentro, anche perchè la soppressione dell'assale oscillante e delle balestre permette un effettivo abbassamento della vettura e del baricentro. Tre piccioni ad una fava.

Ma un quarto piccione venne automaticamente a farsi cogliere, il più importante di tutti. Trasferito dal treno posteriore a quello anteriore il compito di tener salda la vettura contro le sollecitazioni laterali della forza centrifuga, si potè ritornare a dare alle classiche balestre della sospensione posteriore tutta la necessaria flessibilità per un eccellente molleggio, integrato con gli opportuni ammortizzatori per combattere il contraccolpo. Esonerate dalla funzione di « guida », le balestre posteriori poterono ritornare a fare puramente e semplicemente da « molle ».

Ecco perchè le ruote indipendenti, oltre a migliorare la facilità di sterza e la tenuta di strada, migliorano anche la dolcezza del confort di marcia: « perchè » in sè stesso misterioso e non giustificabile altrimenti da reali ragioni tecniche, se non, parzialmente, dalla diminuita entità delle masse non sospese (al che però si rimedia abbastanza bene in pratica, come si è visto, con gli ammortizzatori). Le ruote indipendenti anteriori migliorano la sospensione in quanto... permettono di eliminare la rigidità delle balestre posteriori! Ciò spiega l'arcano perchè del vantaggio che tale moderna soluzione apporta ai passeggeri seduti verso la coda della vettura, cioè all'estremità opposta a quella dove si monta. Ma in sè stessa considerata, ripetiamo, la sospensione a ruote indipendenti influisce molto di più sulle caratteristiche di guida che su quelle di molleggio.

È evidente a questo punto (e qui entriamo in pieno nel quesito sottopostoci dal nostro lettore) che l'antitesi da lui scorta tra ruote posteriori ad assale unico e per di più con le balestre collegate da uno stabilizzatore, e le ruote posteriori indipendenti e completamente slegate, non ha in pratica alcuna importanza, anzi non esiste. Chi adotta anche posteriormente le ruote indipendenti, non lo fa per seguire degli arcani supposti vantaggi insiti nella tendenza opposta a quella delle ruote abbinate rigidamente, ma unicamente per realizzare la minima entità di masse non sospese, e per poter snodare anche queste ruote più in alto che con le balestre ordinarie, migliorando ancora la resistenza al coricamento. Inversamente chi, oltre al conservare le balestre posteriori, le collega con uno stabilizzatore, non è detto che segua con ciò una sua teoria portante a preferire la « negazione dell'indipendenza ». come il nostro lettore si esprime, ma unicamente applica i concetti razionali di cui sopra, portanti ad affermare come ampiamente sufficiente, ai fini pratici, la sospensione indipendente al solo treno anteriore; e senza alcun nesso logico e necessario con tale soluzione, ma per una raffinatezza a sè stante, aggiunge lo stabilizzatore, che equivale al vantaggio di un più elevato punto di applicazione dello snodo molleggiante, offerto dai tipi a cui allude il nostro lettore, con le quattro ruote indipendenti.

Ecco perchè in pratica, come tutti hanno osservato, le due categorie di macchine, apparentemente ispirate a concezioni contrastanti, funzionano sotto tutti gli aspetti ugualmente ed egregiamente bene.

Si noti ad ogni modo che tutti questi stabilizzatori non costituiscono affatto un legame diretto e completo

tra le due sospensioni posteriori, che interessi la ruota destra ad ogni sobbalzo della sinistra, e viceversa. Essi hanno o un margine morto, di gioco libero per le normali oscillazioni; oppure realizzano il collegamento trasversale mediante una tenue barra di torsione che consente una notevole deformazione prima di trasmettere alla ruota gemella la sollecitazione ricevuta: e quando la sollecitazione giunge a quest'ultima, l'inerzia stessa della ruota e della balestra assorbe generalmente la residua tendenza a deformazione trasmessa dallo stabilizzatore. Vale a dire che il violento sobbalzo verso l'alto ricevuto dalla ruota sinistra va a scaricarsi in parte sulla ruota destra, ma quasi mai giunge ad alzare effettivamente da terra anche quest'ultima: la marcia della vettura non ne riesce per nulla disturbata, e si realizza per contro una preziosa progressività di sospensione. che altri tipi a 4 ruote indipendenti ricercano in un doppio sistema di molleggio.

L'analogia sostanziale, sviscerando il funzionamento dei due tipi, appare dunque sempre più evidente, persino in questa caratteristica del doppio coefficiente di reazione elastica.

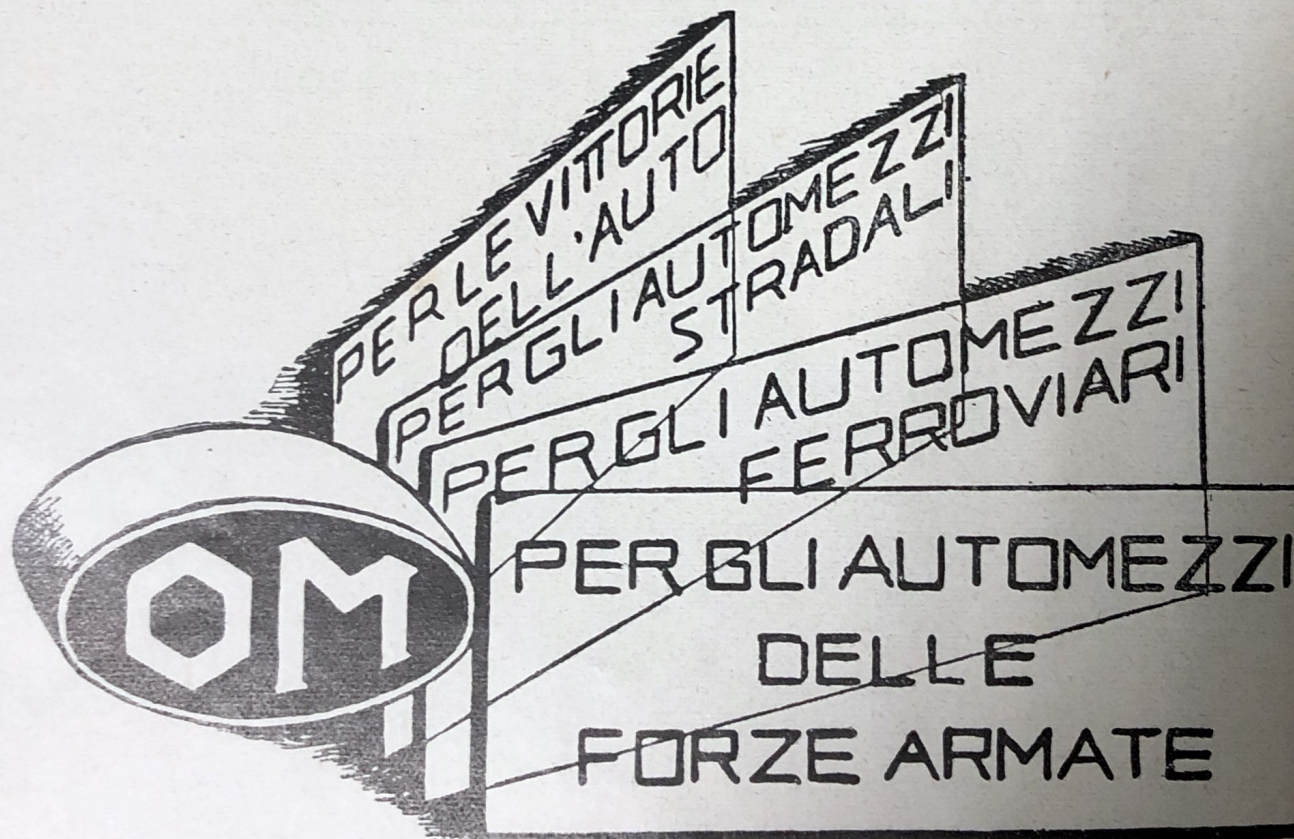
È da osservare infine che solo quando le due ruote posteriori facessero parte di un sistema realmente rigido, incernierato trasversalmente al telaio in modo da escludere ogni più piccolo sobbalzo indipendente, ma sempre oscillassero insieme, mantenendosi entrambe rigorosamente nel loro piano di rotazione normale durante il sobbalzo, solo allora potrebbe parlarsi realmente di antitesi, di contrasto con la tendenza delle 4 ruote indipendenti. Infatti avremmo una specie di triciclo, con l'*unica* ruota posteriore *sdoppiata* unicamente agli effetti della stabilità e della manovrabilità (differenziale), Il sistema, a quanto ci risulta, non è ancora stato sperimentato in questa forma integrale. Esso sarebbe a prima vista interessante, permettendo tra l'altro la minima entità di masse non sospese, la rigorosa costanza di carreggiata, l'assoluta e definitiva insensibilità al fenomeno del coricamento, e altri vantaggi. Disgraziatamente però non assicurerebbe la necessaria aderenza delle ruote a terra su terreni molto rotti, a profilo elicoidale, ecc., se non a patto di snodare il telaio (e allora una parte di esso rimarrebbe soggetta al coricamento centrifugo) o di adottare sospensioni anteriori eccessivamente cedevoli e a grandissima freccia, per lasciar orientare la vettura, rispetto al terreno, nell'assetto richiesto istante per istante dalla coppia posteriore. In ogni caso avremmo: o una scarsa aderenza e un'infelice tenuta di strada, unitamente a fortissime sollecitazioni torsionali del telaio, o un continuo fastidioso rullio.

CRISTOFORO.

Il ricambio dell'olio.

Nella recente ristampa di un « Manuale per l'Automobilista » ritroviamo tra le norme di utenza il vecchio consiglio di cambiare l'olio del motore ogni 3500-4000 km. È opportuno aggiornare questo consiglio, e mettere in guardia l'automobilista contro i pericoli del seguirlo letteralmente.

Il ricambio totale dell'olio a lunghi periodi era logico sulle macchine di qualche anno fa, che per le generose dimensioni del loro motore ne contenevano una quantità vistosa (6-7 kg. o più), che ne consumavano ogni viaggio un quantitativo non indifferente, permettendo l'aggiunta frequente di olio fresco, e che infine, per i loro regimi di rotazione non vertiginosi, non erano grandemente esposte agli inconvenienti dell'olio stanco.

Ma sui motori moderni, piccoli e veloci, che contengono da 1 e mezzo a 4 kg. d'olio, che praticamente non ne consumano in quantità apprezzabile e quindi non

conoscono quasi la periodica aggiunta di lubrificante rinvigoritore, e che sono assai più sensibili alla perfetta lubrificazione, il consiglio va corretto nel senso che il ricambio totale sia effettuato dopo 1500-2500 km., secondo il tipo di macchina e la stagione. Più sovente sui motori spinti a valvole in testa, o tendenti a scaldare, o dove l'olio non si consuma; meno sovente in quelli che hanno una maggior capacità di livello.

A parità d'ogni altra condizione, e contrariamente a molte diffuse opinioni, l'olio va cambiato più di frequente d'inverno che d'estate, perchè d'inverno le precarie condizioni di carburazione, specialmente in partenza, dànno luogo a facili condensazioni di benzina nei cilindri, che scivolando lungo le pareti diluiscono e sgrassano l'olio. Il quale è del resto, in genere, di tipo più fluido che quello estivo, e quindi soffre maggiormente della diluizione. Per contro, data la lentezza con cui si inizia la circolazione nelle partenze a freddo, è tanto più necessario che quel poco che raggiunge le parti da lubrificare sia ottimo e viscoso, pena la rapida rovina del motore.

Il diavolo e l'acqua santa.

A proposito di ricambio d'olio, è ancora opportuno ricordare che qualche macchina non recentissima, ma tuttora circolante in parecchi esemplari, offriva ogni tanto la curiosa sorpresa di palesare, all'opportuna verifica, il livello d'olio aumentato anzichè diminuito. Appena si abbia ragione di sospettare la presenza di un fenomeno di questo genere (non sempre è facile « leggere » il livello: esso va controllato a motore fermo da almeno due ore e con macchina ben orizzontale) si esamini immediatamente il livello d'acqua nel radiatore. Se lo si trova abbassato oltre il normale, segno è che si è verificato un passaggio dell'acqua di raffreddamento nell'olio, o attraverso le relative pompe (il tipo di macchina al quale alludiamo aveva le due pompe montate in tandem e suscettibili di comunicazione in seguito ad usura dei premistoppa) oppure, più frequentemente, in seguito ad allentamento, bruciatura, falla o imperfetto spianamento della guernizione della testata dei cilindri, nel qual caso l'acqua scende alla coppa del motore attraverso i pistoni (e questo inconveniente può capitare e capita talvolta anche su qualche macchina moderna).

Superfluo avvertire che i due liquidi stanno tra di loro come il diavolo e l'acqua santa: lo scuotimento della marcia li emulsiona, e la schiuma che si forma non solo lubrifica pochissimo, ma talvolta ferma addirittura la circolazione dell'olio buono. Verificandosi tale eventualità (di cui l'astina del livello, estratta cautamente e senza sfregarla, può fornire una conferma per le tracce d'acqua o le bollicine che porta in luce) è urgente rimediare con una pronta radicale sosta in officina.

Come rimedio di fortuna durante il viaggio, è conveniente, dopo una sosta di un quarto d'ora, togliere il tappo inferiore di spurgo dell'olio, badando di non scuotere la macchina: l'acqua, più pesante, si sarà depositata in fondo, ed escirà per prima, o almeno escirà per prima un'emulsione più acquosa. Rifacendo il pieno con olio molto denso, si potranno impunemente percorrere parecchie centinaia di chilometri ad andatura non eccessiva, tenendo d'occhio il manometro della pressione d'olio che, abbassandosi sotto il normale, rappresenta pure un fedele sintomo della diluizione.

Qualora l'inconveniente si verificasse con vistosa entità, molto rapidamente e con una mescolanza quasi totale, e si dovesse ad ogni costo percorrere a forte andatura molta strada prima di poter pensare ad una riparazione, rimarrebbe ancora un sistema: fermarsi da

un garagista e sostituire l'acqua del radiatore con olio da motore usato, di cui le rimesse sono facilmente provviste.

Gli estremi si toccano...

Non pochi organi metallici dell'automobile sono collegati semplicemente per incastro: si riscalda il pezzo femmina, il quale si dilata; vi si introduce forzato il pezzo maschio, e questi rimane, nel successivo ritorno del primo a temperatura normale, indissolubilmente attanagliato. Il sistema tuttavia non sempre è pratico o possibile, per la necessità di avere sul banco entrambi i pezzi, per la presenza del fuoco, e per le possibili alterazioni di struttura morfologica dei metalli così riscaldati, o per le loro deformazioni permanenti.

Il cosidetto ghiaccio secco (l'ormai nota « neve » di anidride carbonica, già diffusa nel campo alimentare), con la sua temperatura estremamente bassa, ha suggerito ora ad una officina americana il procedimento inverso, molto più pratico, più economico, più spiccio e privo d'incognite: raffreddare per immersione il pezzo maschio dell'incastro in modo da rimpicciolirlo, incastrandolo a forza, e lasciandolo poi riscaldare alla temperatura ambiente. Il sistema è suscettibile di sovvertire tutta una millenaria ed universale tradizione d'officina.

Visibilità a caro prezzo.

L'attuale stagione regala in abbondanza agli automobilisti dell'alta Italia quelle gelide nebbie mattutine e serali che si depositano in brina compatta sul parabrezza, con uno strato refrattario all'azione del più energico tergitore: in pochi chilometri il cristallo diventa una lastra assolutamente opaca. Malgrado i palliativi (sostanze ammoniacali o saline) il solo rimedio efficace in tali casi è la cosidetta visiera termica, cioè una camera d'aria, formata da un secondo vetro e da una guernizione di gomma perfettamente stagna, munita di resistenze elettriche collegate alla batteria, il tutto applicato contro il parabrezza, nell'interno, davanti al guidatore. Il cristallo del parabrezza vien mantenuto a temperatura sufficientemente tiepida per evitare la formazione di ghiaccio dall'esterno.

È stato però osservato che, su alcuni grossi cristalli non in compensato, specialmente se forniti superiormente di intagli o fori per il tergitore, il funzionamento della visiera termica provoca con una certa facilità tensioni anormali nella struttura del vetro che, partendo dall'intaglio che « segna rottura », si crepa e si spacca in pochi chilometri compiuti col ghiaccio da un lato e l'aria troppo calda dall'altro. Su tutte le macchine aventi il parabrezza in vetro non di sicurezza converrà quindi adottare solo visiere termiche d'intensità graduabile, coi filamenti non troppo vicini alla parete esterna, e interrompere sovente il riscaldamento, mantenendo in funzione il tergitore.

È stato pure notato che talvolta le condensazioni ghiacciate, formantisi sotto o ai lati del rettangolo riscaldato dalla visiera, frenano o tolgono aderenza al tergitore, nei casi in cui il riscaldamento non basta e occorre anche la scopatura. Sarebbe dunque opportuno che queste utili visiere assumessero una forma a settore di cerchio, corrispondente alla zona pulita dal tergitore, per poter abbinare i vantaggi delle due applicazioni, anche a sollievo della batteria che viene assai depauperata da un prolungato funzionamento di questi riscaldatori.

alfa.

ALI NEL CIELO

Il nuovo aeroporto di Roma.

Il progressivo sviluppo dell'aviazione civile, l'aumentato traffico aereo turistico, l'aumento delle dimensioni e della velocità dei nuovi velivoli hanno portato alla decisione di costruire un grande aeroporto nelle vicinanze della Capitale. Il nuovo aeroporto di Roma sorgerà in località « La Magliana » a valle della città, e sarà costituito da un grande bacino e da un vasto campo di lancio, l'uno e l'altro magnificamente ubicati e con dimensioni più che utili per gli ammarraggi, gli atterraggi e per i decolli in tutte le direzioni.

Il bacino, che deriverà dall'esecuzione di importanti lavori di raddrizzamento dell'alveo del Tevere, assumerà una forma ovoidale, pressochè circolare, forma che, a parità di lunghezze utili di decollo (km. 2) permette di ridurre sensibilmente la superficie di occupazione. Il campo terrestre sarà adiacente al bacino dell'idroscalo; la forma sarà quella di un triangolo curvilineo coi lati concavi verso l'esterno; per ottenere la massima utilizzazione del terreno, i vertici sono stati schiacciati e trasformati in elementi rettilinei di 400 metri di lunghezza. Le caratteristiche geometriche del campo saranno le seguenti: superficie complessiva Ha. 240; larghezza minima fra un lato e l'altro (ossia larghezza di ogni ramo della curva) m. 400; diametro della circonferenza inscritta nella curva m. 1120; lunghezza minima delle tangenti alla curva m. 2000.

Sul perimetro del campo e del bacino sorgeranno tutte le costruzioni ed i manufatti necessari al ricovero degli apparecchi ed alla loro manutenzione, al ricovero del personale e all'esercizio del traffico; aviorimesse capaci, sia per aeroplani che per idrovolanti, officine, cabine di trasformazione, cabine radiotelegrafiche e radiogoniometriche, uffici, dormitori e tutta l'attrezzatura più moderna per il massimo conforto dei passeggeri.

DOVE SORGERÀ IL NUOVO AEROPORTO DI ROMA

L'attività dell'« Ala Littoria » nel 1935-36.

Dalla relazione di bilancio dell'« Ala Littoria » per l'esercizio finanziario 1935-36, risultano notevolmente aumentati, di fronte all'esercizio precedente, i chilometri volati, il numero dei passeggeri e la quantità di posta e merci trasportate.

Infatti, mentre nel 1934-35 furono volati km. 3.570.905 nel 1935-36 salirono a 5.302.011; i passeggeri da 46.872 sono saliti a 61.574 e le merci, posta e bagagli da kg. 924.457 a kg. 1.535.750.

In relazione all'aumento del traffico stanno gli aumentati incassi: per passeggeri, posta, bagagli e merci L. 30.712.476, contro 6.125.710 nel 1934-35. Le maggiori entrate, unitamente all'abbassato costo unitario

del chilometraggio in seguito alle misure amministrative applicate per ridurre e contenere le spese, hanno permesso che alle precedenti riduzioni si aggiungesse una ulteriore notevole decurtazione nelle sovvenzioni chilometriche concesse dallo Stato.

La regolarità dei servizi si è mantenuta soddisfacentemente alta rispetto all'esercizio precedente, ed ha segnato anzi qualche miglioramento, raggiungendo una regolarità tecnica media del 99,2 %.

Concorsi nella Regia Aeronautica.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito i seguenti concorsi:

6 posti per capotecnico aggiunto - gruppo B grado 11;
5 posti per assistente tecnico aggiunto - gruppo C gr 13;
2 posti per assistente edile aggiunto - gruppo C grado 13.

Al concorso per sei posti di capotecnico aggiunto possono partecipare i cittadini italiani che siano in possesso della licenza di istituto industriale, o di istituto professionale di terzo grado, o di diploma di maturità scientifica, o di licenza di istituto tecnico industriale o nautico.

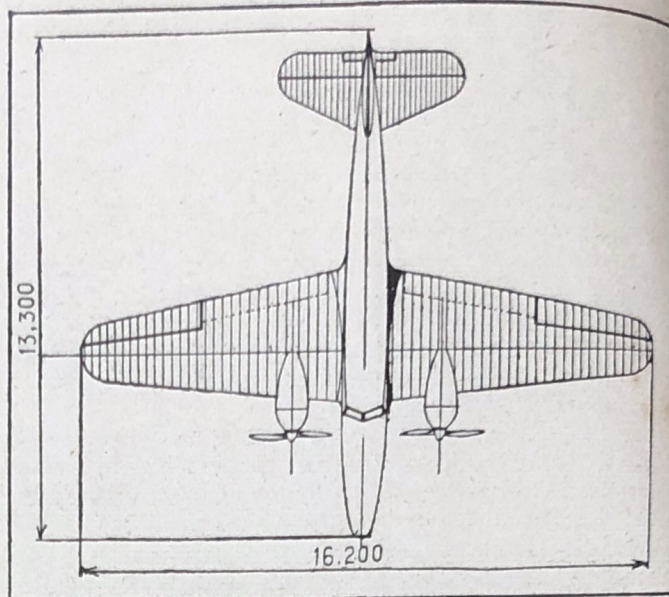
Agli altri due concorsi sono ammessi i cittadini italiani che siano in possesso della licenza di scuola tecnica industriale, o del corso inferiore di istituto tecnico, o di scuola secondaria di avviamento professionale o di avviamento al lavoro.

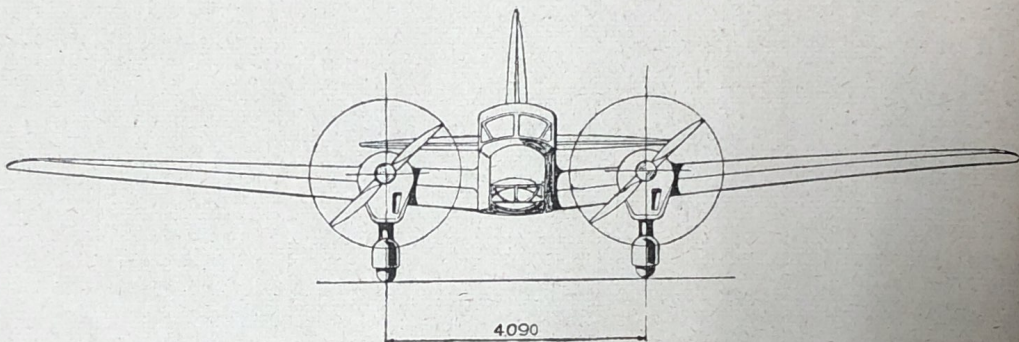
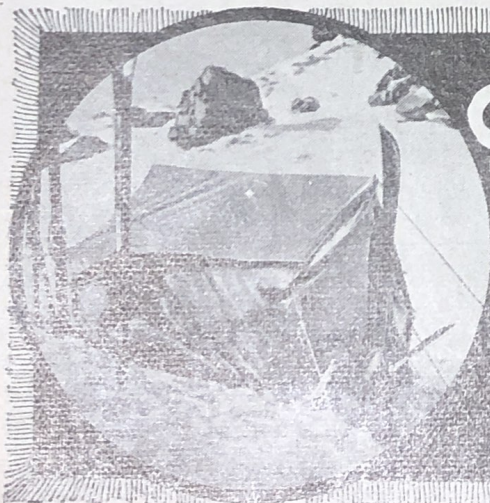
Gli aspiranti ai tre concorsi sopra indicati debbono aver compiuto il 18° anno di età e non superato il 34° alla data del concorso. Il limite massimo di età è elevato a 39 anni per coloro che abbiano prestato servizio militare durante la guerra 1915-18 o abbiano preso parte a fatti d'arme nelle colonie italiane o nelle operazioni svoltesi in A. O.

Tutti debbono risultare regolarmente iscritti al P.N.F.

Un nuovo bimotore bellico coloniale: Il «Ghibli».

Il « Ghibli » — costruito nei Cantieri Aeronautici Bergamaschi — è un aeroplano per bombardamento leggero e ricognizione. La sua semplicità costruttiva e la ridottissima manutenzione richiesta dai due motori a cilindri in linea raffreddati ad aria, lo rendono particolarmente adatto al suo impiego in colonia, dove non sempre si hanno a disposizione campi sufficientemente attrezzati.

Il « Ghibli » è un monoplano ad ala bassa, bimotore, di costruzione mista. L'ala è in legno, in un sol pezzo.

IL « GHIBLI »

È dotata di ipersostentatori. La fusoliera ha un'ossatura in tubi di acciaio al cromo-molibdeno saldati all'autogeno, con rivestimento in tela nella parte centrale e posteriore, e rivestimento in alluminio e duralluminio nella parte anteriore, con opportune sfinestrature inferiori e laterali per assicurare una buona visibilità al mitragliere ed al puntatore. La parte anteriore è destinata ai piloti. I timoni di direzione e profondità sono muniti di alette compensatrici. I motori sono due Alfa Romeo 115 a sei cilindri in linea invertiti raffreddati ad aria

IL « GHIBLI »

della potenza di 200 CV. a 2000 giri. Le eliche sono in legno.

Caratteristiche principali:

apertura alare	m.	16,20
lunghezza	m.	13
altezza	m.	3,27
superficie portante	mq.	38,40
peso a vuoto	kg.	1750
velocità massima	km. h.	255
quota tangenza pratica	m.	4500
autonomia	km.	1550

Aviolinea Roma-Cadice.

È stata soppressa la linea aerea Roma-Cagliari-Pollenza e sostituita da quella Roma-Palma de Maiorca-Melilla-Cadice, bisettimanale, col seguente orario:

lunedì e giovedì			martedì e venerdì
ore 7 —	p. Roma	a.	ore 16 —
» 9,10	a. Palma	p.	» 11,05
» 12,55	a. Melilla	a.	» 7,20
» 15 —	a. Cadice	p.	» 6 —

Su tale linea possono essere istradate tutte le corrispondenze, munite della sopratassa per il servizio aereo, dirette nelle isole Azzorre, Baleari e Canarie, e nel Marocco Spagnuolo, Portogallo, Rio de Oro e Spagna.

Nuova aviolinea trisettimanale Asmara-Addis Abeba.

È stata inaugurata nello scorso dicembre, in coincidenza con le partenze da Roma della linea Roma-Asmara e col seguente orario:

mart., ven., dom.			merc., ven., dom.
ore 7 —	p. Asmara	a.	ore 16,30
» 10,30	a. Addis Abeba	p.	» 13 —

La bandiera a tutti gli Stormi aerei.

Il 28 marzo dell'Anno XV — quattordicesimo annuale della fondazione della Regia Aeronautica — avverrà la solenne consegna a tutti gli Stormi aerei della bandiera, simbolo indissolubile della Patria e delle gloriose tradizioni militari italiane.

In tale occasione, da tutte le residenze, anche da quelle di oltremare, converranno su uno degli aeroporti della Capitale i comandanti di tutti gli Stormi costituiti, e per ogni Stormo una squadriglia di rappresentanza. Presa in consegna la bandiera, ogni comandante di Stormo partirà in volo con la squadriglia alle sue dipendenze per raggiungere la propria sede.

Il glorioso vessillo della Patria sventolerà così nei cieli del Regno, delle Colonie e dell'Impero, portato sempre più alto e più lontano dalla potenza dell'aviazione fascista.

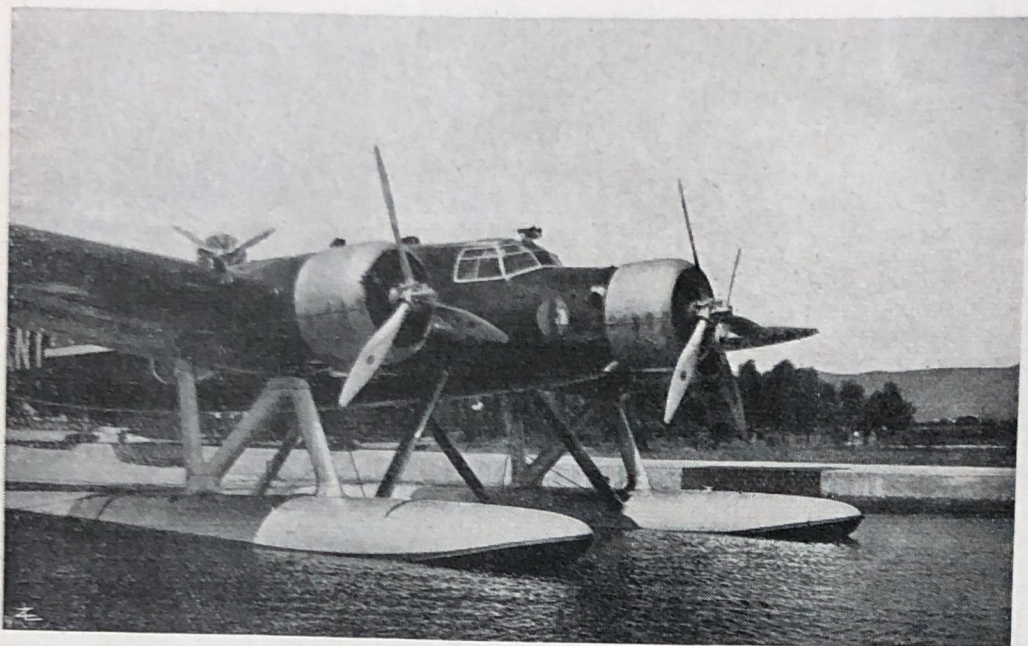
Crescente sviluppo della rete aerea dell'Impero.

L'« Ala Littoria » esercisce, come è noto, un'aerolinea per l'Africa Orientale che, partendo da Roma, raggiunge Bengasi con gli idro Cant Z 506 e poi prosegue per Cairo, Cartum ed Asmara con gli S. 73. Questo servizio si svolge tre volte alla settimana e due volte alla settimana prosegue per Mogadiscio. Altre due partenze settimanali si hanno dall'Asmara per Addis Abeba, via Gibuti, Diredaua.

In questi ultimi tempi un terzo servizio si è aggiunto ai due sopra citati e cioè un collegamento celere tra Asmara ed Addis Abeba, che segue la rotta dell'altipiano tre volte alla settimana in coincidenza con gli arrivi dall'Italia. Ad Addis Abeba si hanno così cinque arrivi e cinque partenze alla settimana, mentre il collegamento tra Asmara e Gibuti, Diredaua e Assab è assicurato

nei due sensi con quattro apparecchi settimanali. La durata del viaggio tra Roma ed Asmara è di due giorni e nove ore; Roma-Addis Abeba tre giorni; Roma-Mogadiscio quattro giorni e sei ore circa.

Due primati mondiali dell'Ala Fascista.

Un idrovolante trimotore « Cant Zappata 506 » costruito dai Cantieri Aeronautici di Monfalcone, munito di motori « Alfa Romeo 126 RC. 34 » e di eliche a passo variabile « Alfa Romeo », ha recentemente battuto due primati internazionali di altezza con carico per idrovolanti.

L'IDROVOLANTE « CANT Z. 506 »

Nel primo tentativo l'equipaggio, composto del capitano della riserva Mario Stoppani, del tenente della riserva Baldini e del motorista Rondioli, batteva il primato internazionale di altezza con kg. 2000 di carico, raggiungendo la quota di m. 7831.

Nel secondo tentativo l'equipaggio, composto del capitano della riserva Stoppani e del motorista Rondioli, batteva il primato internazionale di altezza con kg. 5000 di carico, raggiungendo la quota di m. 6727.

Il primato con 2000 chilogrammi di carico apparteneva alla Francia con idrovolante Lioré e Olivier con la quota di m. 7507.

Il primato con 5000 chilogrammi di carico apparteneva agli Stati Uniti d'America con idrovolante quadrimotore « Sikorsky S. 42 » con la quota di m. 6220.

La vittoria, prettamente italiana, mostra la bontà del metodo fascista di preparazione e di organizzazione, e la perizia e il valore dei costruttori e degli equipaggi.

Servizi aerei Inghilterra-Africa del Sud.

È stato recentemente concluso un accordo con le « Imperial Airways » per l'attuazione di un servizio regolare dall'Inghilterra all'Africa del Sud, via Egitto. Tale servizio dovrà effettuarsi dal 1° aprile. Questo accordo sarà soltanto l'inizio di un programma di collegamento, per via aerea, dell'Inghilterra con i suoi possedimenti.

Per poter unire la Gran Bretagna alle colonie dell'Africa orientale è stata avanzata la proposta di concludere un patto temporaneo con la compagnia « Imperial Airways » per un servizio settimanale sino al 31 marzo, per il trasporto di passeggeri e posta fra Cartum e Lagos.

Sviluppo dell'aviazione civile australiana.

Il Ministro della difesa nazionale dell'Australia ha dichiarato che verso la metà del 1937 dovranno essere istituiti alcuni servizi aerei postali notturni. Verranno impiegati apparecchi aventi una velocità di oltre 250 chilometri orari per il trasporto della posta di prima categoria alle tariffe ordinarie. La sopratassa verrà provvisoriamente mantenuta sulle linee interne.

Verrà speso inizialmente un capitale di 250.000 sterline e saranno poi effettuate spese annue di 175.000 sterline. Sorgeranno, inoltre, più di 60 nuovi aeroporti.

Posta aerea per le Colonie francesi.

La Francia, seguendo l'esempio dell'Inghilterra, inizierà a titolo di esperimento il trasporto aereo della posta, senza aumento di tariffa, per il Madagascar sulla linea dell'*Air Afrique* e per l'Indocina sulla linea dell'*Air France*. Saranno versate delle sovvenzioni proporzionali alla tonnellata-chilometro di posta trasportata. Se l'esperimento avrà esito soddisfacente, saranno soppressi alcuni servizi notturni.

Atterraggi automatici per mezzo della radio.

Un nuovo sistema di volo cieco è stato recentemente applicato dalla « United Air Lines », secondo il quale, combinando il pilota automatico con il radio controllo, si è ottenuta grande precisione e dolcezza di atterraggio.

Il sistema consiste in due radiofari: uno trasmette un fascio per la direzione, il quale opera sulla base di

232 chilocicli; questo sarebbe il radiofaro che segnala la pista di rullaggio. Il secondo radiofaro funziona sulla base di 93.000 chilocicli ed è quello che segnala il punto di atterraggio. Esso trasmette un fascio incurvato che segue la traccia normale della planata di un aereo da trasporto che si disponga ad atterrare. Il fascio è trasmesso lungo la pista di rullata e si incurva gradatamente verso l'alto, fino a trovarsi ad una ventina di metri sulla superficie e all'altezza del limite del campo. Una speciale antenna è applicata sul muso dell'apparecchio per la ricezione di questo segnale, la quale aziona due lancette sul cruscotto, una verticale e l'altra orizzontale, elettricamente operate e mosse dalle vibrazioni delle stazioni direzionali e d'atterraggio. La lancetta verticale registra la posizione dell'apparecchio rispetto ai fari segnalatori della pista, mentre quella orizzontale segna la posizione dell'aereo rispetto al fascio curvo.

Questa combinazione di radioguida e di pilota automatico viene considerata come un'importante conquista della scienza.

Apparecchio giapponese per il giro del mondo.

È in costruzione in un'officina di Tokio un apparecchio ad un motore, capace di effettuare un percorso di 12.800 chilometri senza scalo in 95 ore di volo Questo apparecchio potrà quindi compiere il giro del globo in sole tre tappe, tenendo conto delle due fermate obbligatorie. L'apparecchio è lungo circa 14 metri, il suo peso a vuoto raggiunge le tre tonnellate e mezzo, ha un'apertura alare di 26 metri ed una superficie portante di 86 metri quadrati. I serbatoi possono contenere circa 900 litri di benzina ed il motore sviluppa una potenza di 700 CV. ed imprime all'apparecchio, con carico completo, una velocità media oraria di 240 chilometri.

Posta aerea per l'Australia.

È stato concluso un accordo tra il Governo australiano e le « Imperial Airways » per il prolungamento dell'aviolinea postale delle Indie sull'attuale percorso della Quantas Airways. La sua durata è prevista in 15 anni. Le «Imperial Airways» vorrebbero poi estendere il servizio fino alla Nuova Zelanda, considerata la potenzialità dei nuovi apparecchi che possono agevolmente superare i 2400 chilometri del mar di Tasmania, con un considerevole carico pagante.

I chilometri percorsi dal « Graf Zeppelin ».

L'attività del dirigibile tedesco «Graf Zeppelin», dopo otto anni di servizio, costituisce un primato degno di rilievo. L'aeronave ha infatti compiuto finora 578 viaggi, coprendo complessivamente 1.650.000 chilometri, cifra che corrisponde a 41 volte la circonferenza della terra. Il numero dei passeggeri finora trasportati ammonta a 13.000 ed il peso della posta a 100.000 chilogrammi.

Aeroporti invisibili.

Dal tecnico aeronautico americano Merton e dal Dott. Zworykin è stato trovato un dispositivo che permetterebbe agli aeroplani di atterrare su aeroporti completamente invisibili. Su questi aeroporti verrebbero installat i dei dispositivi elettrici, che emanerebbero raggi infrarossi invisibili per gli occhi normali, ma che, mediante l'effetto del dispositivo inventato dai due americani, si trasformerebbero in una lunghezza d'onda visibile all'occhio umano. Con questo dispositivo, l'aeroporto illuminato semplicemente dai raggi infrarossi verrebbe ad essere completamente visibile agli occhi di chi fosse munito dei dispositivi riceventi.

L'invenzione servirebbe anche a rendere visibili apparecchi a grande distanza e nascosti da strati di nubi.

COMUNICAZIONI

Il progresso dei porti italiani.

Il Prof. Ing. E. Coen Cagli, in un suo scritto pubblicato su *L'Ingegnere*, ha rilevato l'importanza delle opere e delle provvidenze con cui, in soli tredici anni, il Governo fascista ha radicalmente trasformato la nostra attrezzatura portuale.

Nell'ottobre 1922 le condizioni dei nostri porti poco differivano da quelle esistenti allo scoppio della guerra mondiale.

Nel 1913 contro un totale movimento marittimo annuo di 32 milioni di merci sbarcate ed imbarcate e 3.250.000 di passeggeri arrivati e partiti per via di mare, i nostri porti di qualche importanza non offrivano complessivamente, alle operazioni commerciali, che 27 chilometri di calate, accostabili da navi di grosso e di medio tonnellaggio. Ma la metà circa di queste calate era sprovvista di attrezzamento e di raccordo ferroviario, e nell'altra metà non si avevano che poco più di 200 apparecchi meccanici pel carico e lo scarico delle merci.

La situazione non era mutata nel dopoguerra, e quindi, se non si fosse posto sollecito rimedio alla situazione, le correnti dei traffici internazionali, che si rianimavano e promettevano rapido sviluppo, grazie alla riconquistata pace politica e sociale, si sarebbero allontanate dai nostri porti.

Il Governo decise, pertanto, di dedicare, compatibilmente con la situazione finanziaria generale, i più larghi mezzi al miglioramento soprattutto dei grandi porti, pur senza trascurare i minori. Così, in poco più di 13 anni, si è provveduto a sistemare ed ampliare il porto di Genova, sino a raddoppiarne la potenzialità; oltre a costruire una grandiosa stazione marittima, che può dare approdo simultaneo a cinque delle maggiori navi; nonchè due nuovi bacini di carenaggio della lunghezza utile, l'uno di m. 260 e l'altro di m. 280, aumentabili a m. 350.

Al vecchio porto di Livorno è stato aggiunto un nuovo porto interno, nel quale si potrà avere uno sviluppo di calate di oltre 6 km., con annessa zona industriale della superficie di 200 ettari.

Il porto di Napoli è stato completamente sistemato e completato con la formazione di nuovi vasti bacini per operazioni commerciali, la costruzione di una nuova stazione marittima per i servizi transoceanici, e di un nuovo bacino di carenaggio della lunghezza di m. 321, estensibili a 400.

A Venezia, oltre che migliorare il vecchio porto (Stazione marittima) si è creato, al limite della laguna, un nuovo porto commerciale e industriale, che potrà estendersi quasi senza limiti, e che certamente è destinato ad un grande avvenire, se si considera che nella zona di 1300 ettari riservata alle industrie sono già stati costruiti ben 80 opifici, con l'investimento di oltre un miliardo di lire di capitale privato.

A Trieste, infine, si è provveduto al rinnovamento e al consolidamento delle opere esistenti, si sono formati nuovi approdi e si è costruita una nuova moderna stazione marittima.

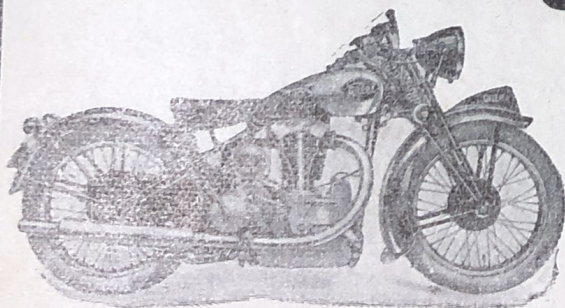
Molte opere furono eseguite e sono tuttora in corso in altri porti meno importanti. Complessivamente, ottantacinque porti sono stati trasformati, ampliati o migliorati; 48 chilometri di opere di difesa sono stati costruiti, per proteggere oltre 1000 ettari di nuovi bacini; sono state triplicate le fronti di approdo utili alle operazioni commerciali, portando le calate a 52 km.: si costruirono 290.000 mq. di nuovi magazzini e gli apparecchi pel carico e lo scarico delle merci aumentarono di 250.

Tutto ciò, con una spesa di 2 miliardi e 300 milioni. Ma l'opera non accenna ad arrestarsi, ed altre importantissime opere sono in corso di esecuzione, così che presto l'Italia avrà nei suoi porti l'attrezzatura corrispondente all'importanza della sua situazione nel mondo

c. a.

Miglioramenti nei servizi viaggiatori sulle linee italiane.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, proseguendo nel programma inteso a modernizzare il servizio viaggiatori delle linee secondarie e i servizi locali delle linee principali, ha, durante l'esercizio finanziario 1935-36, dato molto incremento ai treni con automotrici a combustione interna. La dotazione delle automotrici è cresciuta da 147 a 180 unità: al 1º giugno 1936 erano in costruzione altre 192 automotrici.

Come il pubblico ha già notato, quasi tutte le automotrici entrate in questi ultimi tempi in servizio, hanno profilo aerodinamico per raggiungere velocità di corsa fino a 120 chilometri l'ora: alcune hanno posti di 1ª e 2ª classe e viene in esse disimpegnato anche servizio di ristorante.

Data poi la particolare caratteristica che va assumendo sempre più la rete italiana con lo sviluppo della trazione elettrica, si è pensato di utilizzare, insieme alle automotrici con motore a combustione interna, che restano riservate alle linee non elettrificate, altre automotrici elettriche, con 80 posti: queste ultime serviranno per servizi leggeri a gran velocità sulle linee a trazione elettrica.

Per le linee di gran comunicazione a trazione elettrica sono stati costruiti treni aerodinamici a tre vetture intercomunicanti, aventi posti di 1ª e 2ª classe, un compartimento per bagagli e posta ed una cucina con dispensa per il servizio dei pasti ai viaggiatori. Altri treni, quasi eguali come forma agli elettrotreni, ma con motori a nafta, denominati autotreni, sono pure in costruzione per essere utilizzati su linee primarie non ancora elettrificate.

Come hanno già annunziato giornali e riviste, è relativamente prossima l'ammissione in servizio di questi treni articolati.

Il favorevole andamento del nostro traffico viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato.

L'andamento del traffico durante l'esercizio finanziario che va dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 si differenzia notevolmente dai cinque esercizi che lo hanno proceduto in quanto si verifica finalmente un risollevamento dei prodotti insieme con un aumento di traffico.

Riassumiamo quanto è già stato pubblicato al riguardo.

Il traffico viaggiatori, che è stato favorito in modo speciale da numerosi provvedimenti (rapidità dei viaggi, miglioramenti degli orari, nuovi tipi di facilitazioni, riduzioni di tariffe, ecc.), prima ancora del traffico merci, ha dato sulle nostre linee il segno del risveglio economico. È da considerare poi che, mentre nell'esercizio 1933-34, pur essendosi avuto un certo aumento nel quantitativo dei viaggiatori rispetto all'esercizio precedente, l'incremento era accompagnato da una diminuzione di prodotti; invece nel 1935-36 l'accrescimento dei prodotti si è finalmente accoppiato con quello del traffico.

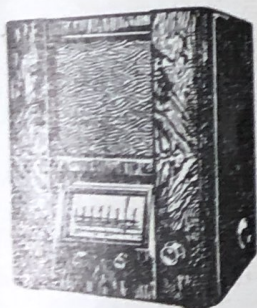
Questo aumento è in parte contemporaneo al risveglio rilevatosi sulle ferrovie di altri Stati dell'Europa e dell'America.

Sull'incremento del traffico viaggiatori italiano hanno avuto benefico effetto i vantaggi della riforma tariffaria attuata il 1° gennaio 1935 con l'introduzione di notevoli e maggiori facilitazioni per il pubblico e con la semplificazione e il riordino delle condizioni di trasporto; altro benefico effetto ha esercitato il più rigido disciplinamento attuato nella concessione delle facilitazioni di carattere eccezionale per manifestazioni, congressi, pellegrinaggi e delle facilitazioni di carattere stagionale.

Un po' più in ritardo, ma anche in modo sensibile si nota, sempre per il 1935-36, il miglioramento del traffico merci.

Riassunto delle norme riguardanti l'importazione e l'esportazione, a mezzo della posta, di valute e titoli italiani ed esteri.

È vietata l'introduzione dall'estero nel Regno, nelle Colonie e nei Possedimenti italiani, a mezzo della posta, di biglietti italiani di Stato e di Banca di qualsiasi taglio, di titoli di Stato e valori obbligazionari ed azionari di qualunque specie, stilati in lire italiane, e relative cedole, nonchè di buoni postali fruttiferi e dei libretti di risparmio italiani. Tali rimesse sono però consentite se fatte a mezzo della Banca d'Italia, o, sotto il controllo della Banca stessa, ad una delle Banche autorizzate a fungere da sue Agenzie, e cioè: Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banca Commerciale Italiana, Banca Nazionale del Lavoro, Banco di Roma, Banca d'America e d'Italia, Credito Italiano, Istituto di S. Paolo di Torino e Monte dei Paschi di Siena.

Al fine di evitare l'inosservanza del divieto, l'Amministrazione delle Poste esegue, in contraddittorio dei destinatari degli invii, i dovuti controlli procedendo al

sequestro dei valori e titoli rinvenuti nelle corrispondenze in parola.

Per l'introduzione di valute estere non esiste invece nessuna limitazione nè divieto.

È vietata del pari l'esportazione di biglietti di Stato o di Banca e di ogni sorta di titoli o cedole stilati in lire italiane senza l'autorizzazione dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero o della Banca d'Italia, quale rappresentante del detto Istituto. È fatta eccezione per le spedizioni:

1) di biglietti italiani di Stato da L. 10 o di Banca da L. 50 e L. 100 fatte dalla Banca d'Italia a Banche od Agenzie di viaggio all'estero per bisogni turistici;

2) di buoni postali fruttiferi e libretti postali, serie interna, emessi in data anteriore al 1° gennaio 1935, a condizione che i destinatari ne siano gli intestatari e risultino residenti all'estero;

3) di buoni turistici di qualunque specie;

4) di moduli di « assegni turistici » in lire dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero, la cui spedizione all'estero può essere fatta, oltrechè dal predetto Istituto, anche da alcuni altri Enti autorizzati;

5) di francobolli italiani in corso non obliterati, purchè di importo inferiore a L. 30.

Senza il benestare dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero è vietata altresì l'esportazione all'estero di valute e divise estere.

Hanno però libero corso: i pieghi contenenti assegni in divisa estera emessi da Banche italiane od estere operanti nel Regno, e le banconote estere o «chèques» in divisa estera spediti dalle Banche abilitate al commercio dei cambi. Le banconote, o gli assegni emessi da privati su loro disponibilità all'estero, possono invece essere spediti soltanto se gli interessati producono l'autorizzazione scritta della Banca d'Italia.

Nessuna limitazione esiste per i trasferimenti a mezzo della posta di somme in lire, per l'Italia, le Colonie ed i Possedimenti italiani, sia in biglietti di Stato o di Banca o con titoli bancari, cambiari e postali.

Traffico telegrafico e radiotelegrafico.

Sono in vigore dal 1° dicembre u. s. le nuove tariffe per la tassazione dei telegrammi e dei marconigrammi interni ed internazionali.

In detta tariffa merita di essere particolarmente rilevato:

1) l'indirizzo dei telegrammi « Oceano » diretti al personale militare della Regia Marina distaccato a terra nell'Estremo Oriente e nell'Africa Orientale Italiana, e al personale della Regia Legazione Italiana e dei Regi Consolati Italiani in Cina, oltre all'indicazione del destinatario, deve portare non più l'indicazione generica di « Estremo Oriente » ovvero « Eritrea », « Somalia », « Etiopia », ma il nome della località dove risiede il destinatario, da computarsi per una sola parola, qualunque sia il numero delle parole effettive che lo compongono;

2) il testo dei telegrammi « Oceano » diretti al personale suddetto deve continuare a contenere solo notizie di carattere familiare, mentre tale restrizione non si applica più a quelli diretti agli ufficiali e marinai imbarcati sulle Regie navi in crociera;

3) la tassa di ricevuta per i detti telegrammi è ridotta a 10 centesimi, come per il traffico interno.

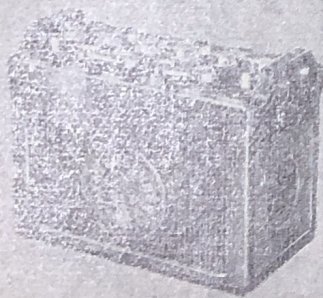
4) i telegrammi diretti nell'Africa Orientale Italiana possono accettarsi anche senza l'indicazione della via nel preambolo.

Nulla è variato per quanto riguarda i telegrammi *Milit* e marconigrammi *Mimar*, i quali restano tuttora consentiti alle stesse condizioni vigenti prima della nuova tariffa.

Dal 1° febbraio corrente sono poi anche ammessi i marconigrammi privati originari da aeronavi e diretti a navi mercantili italiane, per le vie delle stazioni aeronautiche italiane ammesse a tale servizio.

Pacchi in esportazione.

Allo scopo di disciplinare la spedizione dei pacchi postali per l'estero, la Direzione Generale delle Poste e Telegrafi ha disposto che tutti gli invii del genere diretti nei Paesi con i quali vigono accordi di compensazione e cioè: Belgio, Bulgaria, Cecoslovacchia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Islanda, Jugoslavia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Romania, Svezia, Svizzera, Turchia, Ungheria, debbono essere presentati accompagnati dalla denuncia Mod. 2 Esport. in quattro esemplari, per ciascun pacco, debitamente riempiti e sottoscritti. L'Ufficio di impostazione convalida con bollo a data tali esemplari, ne restituisce uno al mittente del pacco ed avvia gli altri tre, insieme con il bollettino di spedizione e gli altri documenti, all'ufficio di uscita del Regno per la presentazione alla Dogana. Anche per i pacchi contenenti merci per le quali non devesi far luogo a cessioni di valuta (oggetti di regalo, campioni, materiale di propaganda, ecc.) è necessario compilare i modelli in questione, e su di essi, in luogo dell'importo della fattura, dovrà essere apposta una dichiarazione indicante la natura dell'invio, come: regalo, omaggio, ecc. Agli anzidetti Mod. 2 Esport. dovrà poi essere unita, indipendentemente da quella inviata direttamente dal mittente al destinatario e inclusa nel pacco, una copia della fattura relativa alle merci spedite, anche se trattasi di oggetti spediti per regalo, omaggio, ecc., omettendo però in tal caso di segnare su di essa l'importo delle merci. Per i pacchi indirizzati nei Paesi con i quali non sono ancora conclusi accordi di compensazione, in luogo del Mod. 2 Esport. e della fattura, è richiesto invece il solo benestare bancario, il quale, nel caso di pacchi regalo, campioni, ecc., dovrà portare l'indicazione: « senza impegno di cessione di valuta ».

Non sono soggetti a restrizioni di sorta nè a permessi di esportazione i pacchi postali diretti in Polonia, di peso inferiori ai 250 grammi, non contenenti merci di carattere commerciale, od oggetti di lusso, ed i pacchi inferiori ai due chilogrammi, inviati a titolo di regalo o senza alcuno scopo di commercio, quando ciò possa chiaramente dedursi dalla natura della merce o dalle condizioni personali del destinatario.

TRA I LIBRI

Bonifica e Colonizzazione. – È uscito in gennaio il primo numero della interessante rivista « Bonifica e Colonizzazione » (Roma - Via M. Mercati, 51), diretta dall'Ing. Giovanni Volpe e da un Comitato formato dalle LL. EE. Astuto, Dainelli, De' Stefani e Serpieri; dai Senatori Prampolini e Tournon; dai Proff. De Marchi, Mangano, Mazzocchi Alemanni e Maugini.

LIDIA MORELLI. – *Nuovo ricettario domestico – Enciclopedia moderna per la casa.* – Nona edizione interamente rifatta del « Ricettario domestico » dell'Ing. I. Ghersi. - Hoepli, Milano 1935-XIII, pag. 854, ill.: L. 35.

A. BANTI. – *I funghi - Come si riconoscono - La coltivazione dell'agarico.* – 1932-X, pag. 41. – C. SIMONCINI. – *Difetti e malattie dei vini.* – 1933-XI, pag. 74. – ALFREDO MAZZEI. – *L'arte di fare il vino.* – 1933-XI, pag. 66; *Il buon cantiniere*, 1934-XII, pag. 51; *I vini spumanti*, 1934-XII, pag. 66. – ING. GIUSEPPE VALERIANI. – *Il pollaio* (Come deve essere, come si costruisce un pollaio razionale), 1936-XIV, pag 47. – BRUNO BRASCHI. – *Piante da appartamenti*, 1935-XIII, pag. 76; *La fragola*, 1936-XV, pag. 60. – Biblioteca per l'insegnamento agrario professionale. Ramo Editoriale degli Agricoltori. Roma. Illustrati. Ciascun volumetto: L. 2,50.

FRANCESCO ROCCIOLO. – *L'abbigliamento attraverso i secoli* - Parte I: *Abbigliamento egiziano, caldeo-assiro, miceneo, greco, etrusco e romano*, F.lli Puglisi, Ragusa 1935-XIV, pag. 89 ill.: L. 11. – Parte II: *Abbigliamento italiano dalla venuta di Gesù a tutto il Medioevo*, Ragusa 1936-XIV, pag. 72, ill.: L. 11. – Per i Soci del T. C. I. che ne facciano richiesta all'Autore a Comiso (prov. di Ragusa), ciascun volume L. 9 franco di porto.

AUGUSTO NICODEMI. – *I Conti di Pagliara e la Valle Siciliana.* – De Luca, Atri 1936-XIV, pag. 95: L. 10.

ANTONIO CAPPELLINI. – *Adria antica e moderna.* – Zanibelli A., Adria 1936-XIV, pag. 171, 15 ill.: L. 20.

ALFREDO GRILLI. – *Elogi e discorsi.* – Roma, ediz. del gruppo scrittori – Scie: L. 9.

Annuaire Médical des Stations Hydrominérales, Climatiques et Balnéaires de France (Sanatoriums–Maisons de Santé). – 64ème Edition. L'Expansion Scientifique Française (23 Rue du Cherche Midi), Paris, 1936: Frs. 60.

AMERICAN AUTOMOBILE ASSOCIATION. – *Driver and Pedestrian Responsibilities.* – Pag. 77, ill. (non in vendita).

GIORGIO DEL VECCHIO. – *Allora dissi.* – Versi. Pag. 55. Ed. Signorelli, Roma, 1935-XIV: L. 3.

COMUNE DI BOLOGNA. – *Catalogo della Galleria d'Arte Moderna* (Villa delle Rose). – Pag. 48 in 16. Bologna 1936-XV: L. 1.

26 modelli differenti

Renzo Sertoli Salis. – *Le Colonie Africane della Gran Bretagna.* – N. 3 della collezione de « La Rivista d'Oriente ». - Napoli 1936-XIV, pag. 80: L. 3.

Enrico Mestica. – *Dizionario della lingua italiana.* – Con l'etimologia e l'annotazione di quasi tutti i vocaboli. Comprende anche i neologismi e i « vocaboli nuovi o rinnovati di nuova vita dalla Rivoluzione Fascista, e quelli riguardanti direttamente lo stesso Fascismo ». - Ed. Lattes, Torino 1936-XIV, pag. 2098: L. 40.

Ivanoe Bonomi. – *Mazzini triumviro della Repubblica Romana.* – Ed. G. Einaudi, Torino 1936-XIV, pag. 302: L. 20.

Luigi Filippo De Magistris. – *Sulla localizzazione delle industrie in Lombardia,* estratto da « La localizzazione delle industrie in Italia », Anonima Romana Editoriale, Roma 1936-XIV, pag. 46.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,20)
Soci Quinquennali	L. 75,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 5[illegible],20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Statistica dei Soci al 31 Dicembre 1936-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 dicembre 1936		N. 178 174
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1936 alla stessa data		» 35 640
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1935	N. 237 974	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	» 7 760	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 dicembre 1936	» 11 413	
		» 257 147
Totale Soci ..		N. 470 961

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

BELLEZZA
DEI DENTI:
Odol
ODOL
Pasta
Odol
Odol

A. SCORZON
MACEDONIA
EXTRA
MACEDONIA

B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4
le migliori
polveri e cartucce
da caccia e da tiro

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50